91
В-43

В. Ю. ВИЛЬКИЦКИЙ

МОРЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

32877

В. Ю. ВИЗЕ

МОРЯ СОВЕТСКОЙ АРКТИКИ

ОЧЕРКИ
ПО ИСТОРИИ
ИССЛЕДОВАНИЯ

329877

ФИЛИАЛ Центральной ВМБ

ПРОВЕРЕНО 1995 г.

Фундаментальная Военно-морская библиотека ГШ ВМФ

Проверено | 2015

ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
Москва · Ленинград
1948

91
В-43

ПРОСЕРЕНО 1960 Г.

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Героическим трудом нашего народа, вдохновляемого большевистской партией, проложен великий Северный морской путь, соединяющий кратчайшей морской дорогой порты ближнего северо-запада Советского Союза с Дальним Востоком и Тихим океаном.

Планомерные научные исследования на морях и землях Арктики были начаты еще в первые годы советской власти по мысли и воле бессмертного Ленина — основателя нашего государства. Уже в годы первых пятилеток в этом деле были достигнуты выдающиеся успехи. Освоение Крайнего Севера и Северного морского пути стало одним из звеньев сталинского плана преобразования страны. Впервые в истории работы по изучению и освоению огромных необжитых территорий ведутся по твердому государственному плану. Товарищ Сталин внимательно и любовно направляет каждый шаг советских полярников, поправляет их, когда они ошибаются, своими повседневными указаниями вдохновляет моряков, летчиков, научных работников Арктики на завоевание новых успехов.

Работы советского времени создали новую эпоху в истории покорения человеком природы Арктики. Ныне осуществляется то, что было не под силу ни старой дореволюционной России, ни одной из капиталистических стран. Тем с большей благодарностью вспоминают советские полярники своих предшественников на Крайнем Севере — славных землепроходцев и первооткрывателей, полярных мореходов из промышленных и служилых людей, русских полярных путешественников и моряков, которые, не страшась тягот и невзгод, первыми исследовали просторы Арктики и своим самоотверженным трудом приобщили эти просторы к территории Российского государства.

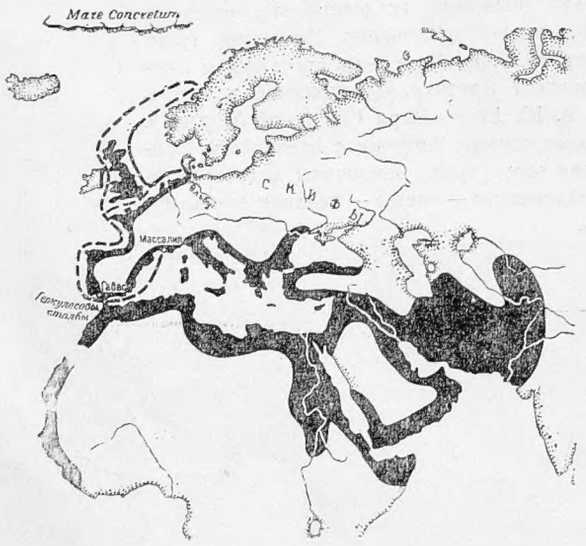
Автор этой книги — известный советский полярный исследователь, участник ряда выдающихся арктических экспедиций, член-корреспондент Академии Наук СССР и лауреат Сталинской премии Владимир Юльевич Визе — на протяжении многих лет работает над историей освоения Советской Арктики. Заслуженной известностью у советского читателя пользуется книга В. Ю. Визе «Моря Советской Арктики». Она дает краткий обзор исследований советского сектора Арктики с древнейших времен до наших дней. Первое и второе издания этого труда выпущены в свет издательством Главсевморпути в 1936 и 1939 гг. Настоящее — третье — издание вновь переработано и значительно дополнено автором.

ДРЕВНЕЙШИЕ ВРЕМЕНА

Трудно сказать, к какому времени относится первое знакомство человека с полярными странами, но нет сомнения в том, что это было очень давно — не сотни, а многие тысячи лет назад.

В «Ведах» — священных книгах древних индусов, представляющих собою собрание гимнов и мифов, в которых сохранились воспоминания о жизни человека за шесть-семь тысяч лет до нашего времени, — имеются указания на полярную ночь и полярный день. Следовательно, явление невосходящего и незаходящего солнца, которое наблюдается в северном полушарии только к северу от полярного круга, было уже известно древним индусам.

В священной книге персов «Авесте» описывается райская страна Айриайно-Ваейо, на которую злой бог наслал холод и снег, причем зима стала длиннее и продолжалась десять месяцев, лето же длилось только два месяца. Вместе с тем «год казался здесь как один день и одна ночь» [1].



Плавание массалийского грека Пифея. Начало IV века до нашей эры.

Черным обозначены территории, известные жителям Средиземноморья во времена Пифея.

Едва ли упоминаемые в «Ведах» и «Авесте» характерные астрономические и климатические особенности полярных стран являются только плодом народной фантазии.

Героическая древнегреческая поэма «Одиссея» (составление которой относится к VIII веку до нашей эры) рассказывает о киммерийцах, живших в «стране туманов, около океана, в бесконечной и безотрадной ночи». Про страну лэстригонов в «Одиссее» говорится, что день был там настолько долгим, что «возвращавшийся вечером пастух мог перекликаться с выходившим утром». Здесь мы имеем указание на «белую ночь». Нансен полагал, что эти рассказы о северном лете и долгой зимней ночи дошли до греков по русским рекам и Черному морю.

Первым путешественником, побывавшим недалеко от полярного круга и оставившим после себя письменные свидетельства, был грек Пифей, выдающийся астроном и географ своего времени. Его путешествие относится приблизительно к 325 году до начала нашего летоисчисления. Пифей выехал из своего родного города Массалии (нынешний Марсель, на юге Франции), прошел через Гибралтарский пролив, следовал вдоль западных берегов Европы на север и, миновав Британские острова, дошел до страны полуночного солнца — Туле.

Едва ли приходится сомневаться в том, что Пифей подразумевал под этим именем либо Исландию, либо Норвегию. На крайнем достигнутом им севере «ночь была совсем короткая и продолжалась местами два часа, а местами три часа». Из этих данных можно заключить, что Пифей дошел до широты 64,5—65° N. По его словам[2], Туле лежит

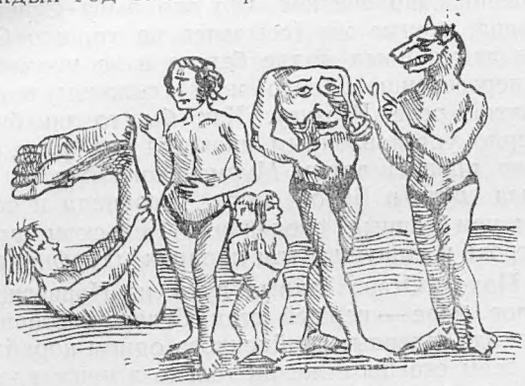
[1] На полюсе ночь и день длятся приблизительно по полугоду.

[2] Описание путешествия Пифея, составленное им самим, не сохранилось. Чтобы восстановить путь Пифея, приходится пользоваться немногочисленными цитатами из его труда, имеющимися у других авторов.

вблизи «свернувшегося моря» (mare concretum), в расстоянии от него около одного дня пути. Под «свернувшимся морем» — обозначением, сохранившимся до средних веков, — следует понимать море, покрытое льдом. Следовательно, Пифей был первым, кто сообщил (со слов местных жителей) о Ледовитом океане.

Таким образом, ознакомление античного мира с Арктикой началось со стороны Скандинавии. Сведения, даваемые различными античными писателями о стране Туле, понемногу стали пополняться рассказами жителей Севера. Так, у византийского писателя Прокопиоса мы находим следующее описание, относящееся приблизительно к 552 году нашего летоисчисления:

«Туле примерно в десять раз больше Британии и лежит севернее ее. Земля в Туле не возделана, живет там тринадцать племен. Каждый год там совершается нечто чудесное,



Фантастические песеглавцы и другие чудовища, якобы населявшие север Восточной Азии.
Из „Космографии" Себ. Мюнстера, 1544 г.

а именно: около времени летнего солнцестояния солнце не заходит в течение сорока дней подряд и все время видно над горизонтом. Через шесть месяцев после этого, около времени зимнего солнцестояния, солнце не показывается в течение сорока дней, и в стране тогда господствует длительная ночь. Первое появление солнца после долгой ночи является для людей, живущих в Туле, величайшим праздником».

Так как продолжительность «полярной ночи» и «полярного дня» в любом месте за полярным кругом не бывает одинакова, то сообщаемые Прокопиосом сведения могут считаться лишь грубоприближенными. По вычислениям, сделанным Ф. Нансеном, место, описываемое Прокопиосом, лежит между 66°54′ и 68°51′ северной широты, грубо — около 68° северной широты, то-есть уже значительно севернее полярного круга (66°,5 N). Здесь, по словам Прокопиоса, живет народ, называющийся «скридфиннами».

«Они ведут животный образ жизни. Не носят платья (из материи. — *В. В.*), не пьют вина и не употребляют в пищу чего-либо даваемого землей. Мужчины и женщины занимаются только охотой, ибо необычайно большие леса и горы, которые там имеются, дают им огромное количество дичи и всякого зверя. Мясо убитых животных они съедают, а шкуры обертывают вокруг себя, так как у них нет ниток для сшивания. Но они скрепляют шкуры жилами животных и таким образом покрывают свое тело».

Киноцефалы на севере Европы.
Деталь Херефордской карты. XIII век.

Под «скридфиннами» следует понимать какой-то народ, живший на севере Скандинавии, вероятнее всего лопарей. Прибавка «скрид» взята от скандинавского корня «скользить». Таким образом, слово «скридфинны» значит «скользящие (по снегу) люди», то-есть народ, пользующийся лыжами.

Описание северного народа, даваемое Прокопиосом, в общем правдоподобно, в отличие от чрезвычайно распространенных в те времена фантастических рассказов об обитателях Севера. Еще на херефордской карте, относящейся примерно к 1280 году, мы находим совершенно мифические изображения северных народов. Например, на одном полуострове на севере Европы, который можно отожествить с полуостровом Каниным, по этому автору, обитали киноцефалы (люди с собачьими головами). Эти киноцефалы, фигурирующие и у других средневековых авторов, описывались как народ крайне некрасивый, нечистоплотный и отвратительно пахнущий.

О скридфиннах упоминает и лангобардский

Скридфинны.
Деталь карты Олая Магнуса, 1539 г.

Плавание викинга Отара.

писатель Павел Варнефрид (720—790): «У них и в летнее время снег. Они едят только сырое мясо диких зверей, своим разумом не отличаясь от животных, и делают себе одежды из звериных шкур, с которых волосы не сняты. У них имеется животное, напоминающее благородного оленя» (то-есть северный олень).

Некоторые вполне достоверные сведения о народах, обитавших на крайнем северо-востоке европейской России, имеются у арабских писателей X века. Так, ими описывается езда на собаках и упоминается о промысле моржа и тюленя у берегов Ледовитого океана.

Более тысячи лет протекло между временем, когда Пифей доставил в Европу первые сведения о северной Норвегии, и тем временем, когда европеец впервые обогнул северную оконечность Европы — Нордкин — и проник в Баренцово и Белое моря. Это большое географическое открытие было сделано Отаром, который был родом из норвежской провинции Хологаланд (нынешняя Хельгеланд).

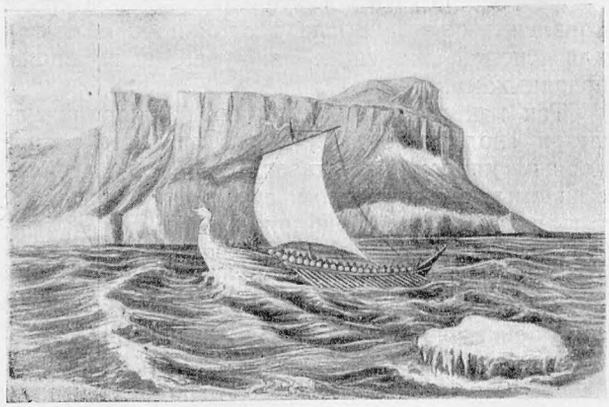
Рассказ о путешествии Отара, относящемся к 870—890 годам, был с его слов записан английским королем Альфредом Великим, благодаря чему он сохранился до наших дней. Вот часть этого незамысловатого повествования:

«Отар сказал, что однажды захотелось ему проведать, как далеко на север простирается эта земля (Норвегия. — *В. В.*), иначе говоря — какие люди обитают за этой пустыней дальше на севере. Держась северного направления близ берега, в течение трех дней он имел пустынную страну всегда справа, а море — слева. Тогда он достиг такой северной широты, дальше которой китоловы обыкновенно не проникают. Однако он отправился еще далее на север, сколько мог проплыть в три дня; тут земля эта начала поворачивать на восток (около Нордкина. — *В. В.*). Здесь он дождался ветра с западо-северо-запада, а потом поплыл вдоль берега (Мурманского. — *В. В.*) на восток, сколько мог проехать в четыре дня. Тут (у Св. Носа. — *В. В.*) он был вынужден ждать прямого северного ветра, так как суша в этом месте начала загибаться к югу или же в материк вдавался залив (Белое море. — *В. В.*). Оттуда он плыл подле берега южным курсом, сколько мог, в течение пяти дней. Затем он пришел к устью большой реки, которая вытекала из отдаленнейших частей той страны. Он проплыл немножко в эту реку, но подвинуться дальше ни он, ни его спутники не осмелились, опасаясь враждебных нападений жителей, которые густо населяли другой берег. И ему не встретилось ни одной населенной страны, за исключением этой, с тех пор, как он покинул свой дом, ибо везде справа у него была пустыня, и разве только охотники, или рыбаки, или птицеловы блуждали там, все — терфинны».

Мнения исследователей по вопросу, до какой «большой реки» дошел Отар, расходятся. Большинство считает, что это была Северная Двина, другие же (ссылаясь на то, что Отар все время плыл подле берега и не упоминает о пересечении Белого моря) склонны видеть в этой реке Варзугу. Как бы то ни было, твердо установленным является тот факт, что Отар прошел вдоль Мурманского берега, открыл путь в Белое море с запада и оставил нам ценные сведения о Кольском полуострове и живущих там лопарях (терфиннах).

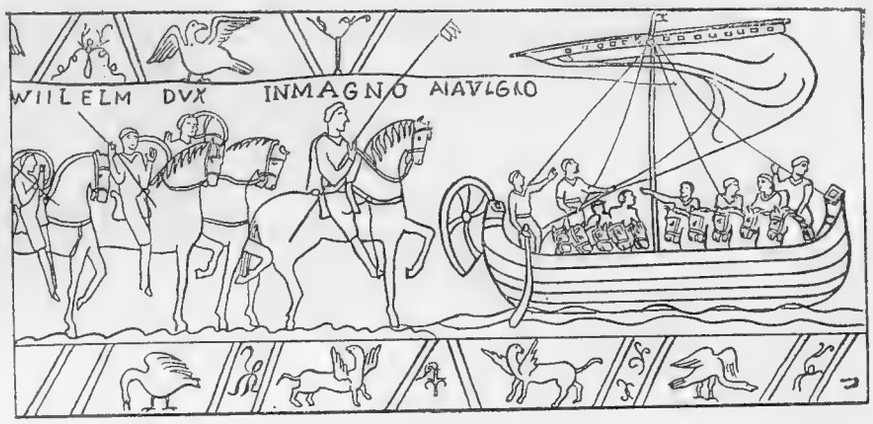
Поход Отара открыл путь из Норвегии в Белое море — первый этап Северо-восточного прохода, впервые пройденного одним кораблем на всем его протяжении только в наше время, 69 лет назад. Вслед за Отаром в Белое море устремился ряд норвежцев — отчасти в целях торговли, а больше для грабежа. Эти моряки известны под названием «викингов» [1]. Это бы-

[1] Слово «викинг» происходит от норвежского «вик» — «залив», каким древние норманны представляли себе северную часть Атлантического океана. «Викинг» означает, следовательно, «ездящий по вику», то-есть по открытому океану.



Корабль викингов у берегов Норвегии.

ли искатели приключений и легкой наживы, которые, занимаясь чудовищным разбоем, вместе с тем сделали ряд выдающихся географических открытий на далеком Севере. Они открыли Гренландию и Северную Америку, а в Исландии основали замечательную колонию, которая в темные времена средневековья стала оазисом культуры и дала школу историков, какой в эту эпоху не было ни в одной европейской стране. Нередко викинги пробирались и в Белое море, где конечной целью путешествия являлось устье Северной Двины.



Отплытие викингов.
По рисунку на древнем гобелене в Байе, XI век.

В X—XI веках викинги находили здесь богатейшие селения. Наперекор суровой северной природе жители Беломорья осваивали свой край, добывали зверя, строили не только поселения, но и богатые, красивые храмы.

История скандинавов упоминает о двух особенно холодных странах: Кариаландии и Биармии (Великая Пермь). Первая якобы лежала от Финского залива до Белого моря (то-есть занимала территорию Карело-Финской ССР, часть Архангельской области, а также часть нынешней Финляндии). Вторая — Биармия — граничила с Кариаландией и являлась обширной страной. Она простиралась от Северной Двины и Белого моря до реки Печоры и была защищена на севере холодными морями, а на юге — дремучими лесами. За Биармией скандинавы воображали «Иотунгейм» — «отчизну ужасов природы и злого чародейства». Позже границы Биармии еще более расширились и включили в себя нынешнюю Вологодскую, Кировскую (бывшую Вятскую), Молотовскую (бывшую Пермскую) области.

Где-то на Двине собирались богатые ярмарки, и скандинавы покупали у туземцев соль, меха и железо.

О Биармии рассказывают и некоторые другие источники. Она вела торговлю не только с норманами, но и с древними персами и подданными Великого Могола. Индийские и персидские купцы перевозили свои товары с Хвалынского (Каспийского) моря реками Волгой, Камой до Чердыни, которая являлась крупнейшим центром европейско-азиатской торговли. Из Чердыни товары шли по Северной Двине и Печоре в Белое море и в северные земли. Чуть ли не с VI века торговали с биармийцами и славяне, которые проникли сюда по Волхову, Свири, Онеге и другим рекам и называли земли «за переволокою» (за волоком между Онегой и Двиной) — Заволочью, а тамошних туземцев — заволоцкой чудью. Косвенным подтверждением существования такой торговли являются находки в области Великой Перми (Чердыни) многочисленных кладов с сасанидскими (древнеиранскими) и древнеегипетскими монетами и священными реликвиями. С нашествием татар на Русь торговые связи Биармии с далеким югом прервались и, когда португальцами был открыт южный морской путь в Индию мимо мыса Доброй Надежды, — вовсе прекратились.

К сожалению, до сих пор историками не изучен общественный строй этих древних обитателей нашего Севера — современников могучего Киевского государства. Как бы то ни было, но предшественники русских на Севере, люди, оплодотворявшие эти далекие и суровые земли своим трудом, не раз терпели страдания и бедствия от набегов завоевателей. О разбойничьих походах викингов повествуют исландские саги.

В 920 году в устье Северной Двины (в сагах она называется «Вина») плавал Эйрик Кровавая Секира. Вступив в бой с местными жителями, он «убил множество народа, опустошил страну и взял несметные богатства». Сын его Харальд Серый Плащ также совершил поход в устье Северной Двины (в 965 году), где, по примеру отца, занялся разбоем и, как сказано в саге, «блестящий меч свой окрасил в кровавый цвет». Разбойничал здесь и сын Харальда — викинг Эйрик. В 1026 году устье Северной Двины посетил викинг Торер Собака. Занявшись вначале мирной торговлей, он кончил тем, что разграбил храм Иомалы, повидимому, находившийся на месте теперешнего города Холмогор. На обратном пути в Норвегию судно Торера Собаки было задержано в горле Белого моря сильным встречным приливным течением, и он был вынужден ожидать смены течения. Мы имеем здесь первое указание на существование в горле Бело-

го моря сильных приливо-отливных течений. В 1222 году в устье Северной Двины плавал дружинник норвежского короля Гакона — Ивар с Залива. Как и его предшественники, Ивар здесь «совершил великие дела, грабя и убивая». На обратном пути корабль Ивара потерпел крушение в горле Белого моря из-за сильного течения и водоворотов.

О существовании в горле Белого моря стремительных приливо-отливных течений известно каждому помору. Тем не менее эти течения долго оставались не изученными, вследствие чего аварии судов были обычным явлением. У северных моряков горло Белого моря получило нелестное прозвище «кладбище кораблей». В 1222 году незнание течений явилось причиной гибели первого судна в горле Белого моря; после этого на протяжении семи столетий не было сделано ничего, чтобы обезопасить здесь плавание, дать возможность моряку заранее учесть, какое течение будет действовать в любой момент. Только при советской власти посланная в горло Белого моря гидрографическая экспедиция составила первый атлас течений для этого моря. С появлением атласа горло Белого моря перестало быть «кладбищем кораблей».

Плавания викингов в Белое море, несомненно, не всегда проходили гладко. Нередко корабли их разбивало штормом, а иногда относило ветром далеко на север. В сагах имеются указания на то, что древние норвежцы знали о существовании земли к северу от берегов Европы. Так, сказочному герою Торкилю один житель Финмаркена[1] рассказал, что, отъехав от берега Финмаркена и гребя без устали на север в течение четырех дней, можно попасть в страну, где нет никакой растительности и господствует глубокий мрак. Торкиль совершил такое плавание на север и, действительно, дошел до этой земли, где он увидел скалы неимоверной величины. Эту страну на севере Баренцова моря народная фантазия населила великанами.

В «Норвежской истории» датского писателя Саксона Грамматика, относящейся к началу XIII века, рассказывается, что несколько мореплавателей, пытавшихся проплыть из Исландии в Норвегию, были отнесены ветром на север, в «туманную область», и пристали к какой-то земле, где «нашли людей необычайного роста и дев, которые, говорят, делаются беременными от глотка воды. Страна эта отделяется от Гренландии ледяными скалами».

Как ни сказочны подобные сведения, однако в основе их, несомненно, лежат действительные плавания на дальний Север. Вероятнее всего страну сказочных великанов и не менее сказочных дев следует отожествить со Шпицбергеном.

[1] Самая северная провинция Норвегии.

ЛИТЕРАТУРА

Тиандер К., Поездки скандинавов в Белое море, СПб., 1906.
Nansen F., Nebelheim. Entdeckung und Erforschung der nördlichen Länder und Meere, Leipzig, 1911.

Корабль викингов.

ПЕРВЫЕ РУССКИЕ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

Когда викинги совершали свои первые плавания в Белое море, ни на Кольском полуострове, ни в устье Северной Двины они русских не встречали. Мы уже отмечали рассказ Отара о том, что в устье «большой реки», до которой он доплыл (Северная Двина), местные жители разговаривали на языке, весьма схожем с лопарским. Одним из следов пребывания лопарей в низовьях Северной Двины является, между прочим, название острова Соломбала, на котором расположена ныне часть Архангельска. Слово «Соломбала» составлено из лопарских слов «suol» (остров) и «lumbal» (небольшая бухта) [1].

Лопари в старину жили не только в районе теперешнего Архангельска, но и гораздо южнее — около Онежского и Ладожского озер. Некий монах Лазарь, живший в XIV веке на одном из островов Онежского озера, писал следующее [2]:

«А живущие тогда именовались около озера Онега лопляне и чудь, страшные сыроядцы близ места сего живяху... Многи скорби и биения и раны претерпех от сих зверообразных мужей. Многожды бивше и изгнаша мя от острова сего и хижу мою огню предаша. А сами окаяннии наущению бесовскому подлежаху и мечты многи деяху. И сотвориша селитьбу близ мене с женами и детьми, и пакости многи творяху».

Когда русские впервые появились на берегах Белого моря, пока установить не удалось. Историк С. Ф. Платонов полагает, что это было в начале XII века, так как в одной новгородской грамоте, относящейся к 1137 году, упоминаются местности, недалеко отстоящие от Холмогор. Уже в первой половине XII века в числе новгородских земель указывался Терский берег («волость Тре») на Кольском полуострове.

Имеется вполне достоверное письменное свидетельство о том, что жители Терского берега Кольского полуострова были данниками новгородцев и в начале XIII века. С середины XIII века в скандинавских источниках совершенно исчезает название местных жителей низовьев Северной Двины — «биармийцев». Последние бежали от «монголов» (то-есть русских) и просили норвежского короля Гакона разрешить им осесть в его владениях. Таким образом, наиболее вероятным временем появления русских в Беломорье можно считать середину XII века.

К этому времени торговые связи Новгородской боярской республики с заморскими городами значительно расширились. Новгород торговал с городом Висби (на острове Готланд) — важнейшим центром европейской торговли на Балтийском море, с Любеком и другими городами немецкой Ганзы. Купцы Новгорода появлялись в Дании. Главнейшими предметами новгородского сбыта были воск, мед, сало, меха, лен, пенька и пр. В поисках новых товаров для рынков Великого Новгорода смелые новгородские люди шли на далекий Север к берегам «Студеного моря», на восток, в земли Печоры и Югры, переходили «каменный пояс» — горы Урала. Заволочье, расположенное по течению Северной Двины и прилегавшее к Баренцову морю, являлось богатейшей колонией Новгорода.

Новгородская знать, конечно, избегала нелегких и подчас опасных поездок в Поморье, а посылала туда своих «холопов-сбоев». Последние добирались до моря по рекам и волокам и разъезжали на лодках («ушкуях») вдоль морского берега, устраивая промысловые поселки, и при удобном случае занимались ограблением туземного населения. Такой грабеж обычно прикрывался крещением «дикой лопи» и «корельских детей».

---

[1] В литературе можно встретить и другое объяснение названия «Соломбала», якобы происходящего от «содоменного бала», который будто бы был устроен Петром I в Архангельске и который отличался от обычных балов тем, что на нем скамейками и столами служили снопы соломы. Это довольно распространенное в Архангельске предание является, конечно, чистейшей выдумкой.

[2] «История Российской иерархии», V, стр. 120.

Торговые пути Великого Новгорода.

Вместе с тем потянулись на север «обычные люди» и беглые смерды в надежде уйти от кабалы бояр и богатых новгородских купцов или в крайнем случае самим выбиться в люди.

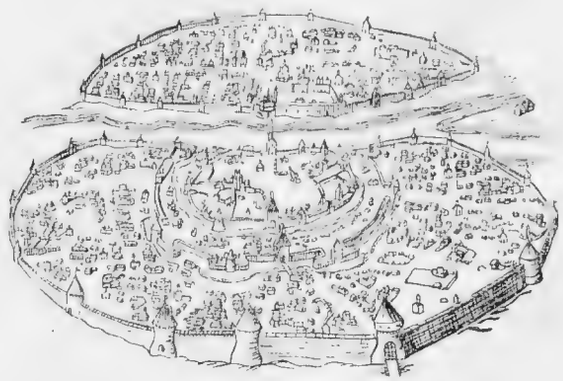
В большинстве это были удалые, сильные люди, зачастую проникнутые религиозным вольнодумством, направленным против освящаемого церковью феодального гнета и самой церкви. Нередко они объединялись в небольшие «дружины». В поисках привольной земли, на которую еще не легла тяжелая рука феодалов и купцов Великого Новгорода, они пробирались все дальше на север и восток, не боясь ни опасностей столкновения с многочисленным коренным населением, ни превратностей кочевой, бесприютной жизни. Своеобразными станциями на пути служили возникавшие в северных пустынях городки и монастыри. Народ шел вперед, ободряя себя поговоркой: «Есть Спас и за Сухоной». Несомненно, эта новгородская вольница в значительной мере и стала предками предприимчивых беломорских поморов, чей неукротимый нрав давал себя знать и много веков позднее.

Постепенно новгородцы все крепче оседали в северном крае. В 1342 году новгородский боярин Лука Варфоломеев основал на Северной Двине, примерно в 30 километрах от Холмогор, городок Орлец с крепостью.

Уже во второй половине XIV века торговые связи, охватившие в разных направлениях северо-восточную Русь, стали в сильнейшей степени разрушать прежнюю замкнутость отдаленных областей. Обширное Поморье, с его богатыми пушными и морскими зверобойными промыслами, через Устюг, Вологду и Кострому связывалось с Москвой, вокруг которой происходило объединение русских земель. Новгородцы упорно сопротивлялись росту московского влияния. По договору с Новгородом 1264 года князь Тверской и Московский Ярослав Ярославич обязался не требовать дани с Заволочья, не посылать туда своих людей и отказался от всякого права располагать там землями.

Однако Москва настойчиво добивалась своего. В 1397 году Василий Дмитриевич, великий князь московско-владимирский, послал московское войско в Двинскую землю, где в это время началось движение части местных бояр против Новгорода. В том же году Василий Дмитриевич дал двинянам Уставную Грамоту, по которой провозглашалось главенство московского наместника над Двинской землей. Двиняне в областях великого княженья освобождались от всех пошлин. Городок Орлец стал местопребыванием княжеского наместника. Все же Новгороду удалось отбить наступление московитов. Новгородское ополчение не только жестоко подавило восстание в Двинской земле, но и вторглось в северные волости великого князя московского. С двинян новгородцы взыскали 2000 рублей откупа, а своего двинского воеводу казнили за предательство. Василий Дмитриевич принужден был заключить с Новгородом договор на старых условиях.

С появлением на берегах Студеного моря русских плавания норвежцев на восток не прекратились. Эти плавания подчас еще носили разбойничий характер, но все чаще и чаще стали преследовать чисто торговые цели. Так



Великий Новгород. В центре кремль — Детинец — там собиралось вече. За мостом торговая сторона. С иконы XVI века.

Великий Новгород.
Из книги „Описание путешествия в Московию" Адама Олеария, 1647 г.

как норвежцам приходилось иметь дело уже не со слабым и совершенно невоинственным местным населением, но с более опасным противником — русскими, которые нередко сами переходили в наступление[1], то в 1307 году на крайнем севере Норвегии была выстроена крепость Вардехуз, в старину называвшаяся нашими поморами Варгаевым (теперешний Варде). Понемногу около этой крепости образовался промысловый поселок, превратившийся позже в небольшой город. Этот город находится далеко за полярным кругом, в северной широте 70°22′, то-есть в широте острова Вайгач.

В русских летописях сохранились упоминания о происходивших между норвежцами и русскими столкновениях.

Так, в 1412 году русские из Двинской земли совершили морской набег на северную Норвегию, в отместку за что норвежцы в 1419 году послали в Белое море отряд («пришедши войною в пятьсот человек, в бусах и шнеках»), ограбивший и разоривший селения в устьях Варзуги, Онеги и Северной Двины. В 1445 году норвежцы разграбили и сожгли селение Неноксу в Двинском заливе («приходиша свея-мурмане безвестно за волок на Двину ратью, Неноксу воевали и пожгоша и людей изсекоша, а иных в полон поведоша»).

Значительную роль в деле расширения русского влияния в Беломорье сыграл Соловецкий монастырь, основанный в 1429-35 гг.

Как известно, в 1478 году после длительной борьбы была уничтожена самостоятельность Новгорода и бывшие новгородские колонии присоединены к Москве. В том же году под высокую руку московского князя отошла Двинская земля. В 1489 году московский воевода Даниил Щеня подступил к городу Хлынову (ныне Киров) в Вятской земле, и население этого города после непродолжительной осады принесло присягу великому князю. Этим закончилось присоединение обширного Поморья к основной московской территории.

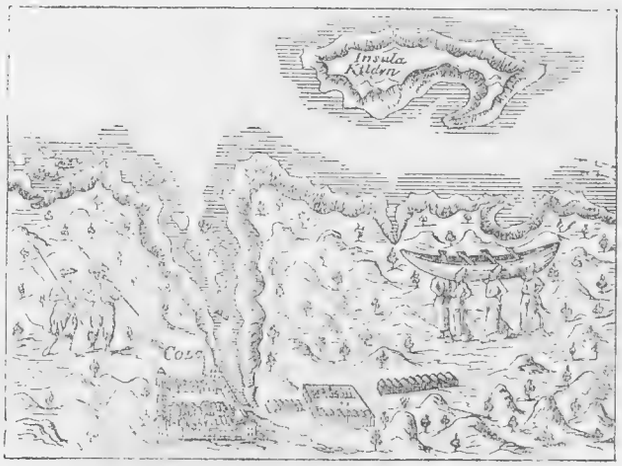
С конца XV века растущая московская держава начинает принимать все более активное участие в европейской международной жизни, расширяет и укрепляет свои международные связи.

Морской путь из Белого моря в Западную Европу был русскими освоен уже в XV веке. Это видно из того, что «дьяк государев» Григорий Истома, отправляясь в 1496 году в качестве посла в Данию, избрал именно этот путь вдоль Мурманского берега.

Русские, несомненно, еще в середине XIII века посещали Мурманский берег[2], и путь из Новгорода и Москвы на Мурман был тогда хорошо известен. Однако колонизация рус-

[1] Так, известно о походах русских в Хологаланд (родину Отара) в 1316 и 1323 годах (Th. Torfaei, Historia rerum norvegicarum, Haîniae 1711, IV, pp. 442, 456).

[2] Колония Кола впервые упоминается в 1264 году в грамоте новгородцев, данной князю Ярославу Ярославичу Тверскому.



Кольский залив и остров Кильдин.
Из „Морского дневника" Де-Фера, 1598 г.

скими побережий Кольского полуострова началась, собственно говоря, только в XVI веке. В 1532 году на Мурмане, около реки Колы, была выстроена церковь. Очевидно в то время здесь уже существовал постоянный поселок; он был, однако, очень небольшим, так как, по свидетельству голландцев, приезжавших на Мурман в 1565 году, в Мальмусе (как раньше назывался город Кола) было только три дома.

Но уже в 1580 году, по свидетельству Якова Перссона [1], здесь находилось 226 дворов. В 1582 году в Коле был выстроен острог [2].

Кроме Колы, иностранные корабли посещали в XVI веке Кильдин: «и для торгу корабли датского короля у острова того ставятся» [3].

В 1530—1540 годах был построен монастырь в Печенге, на западном Мурмане В XVI веке Печенгский монастырь вел обширную торговлю (главным образом рыбой и солью), и в Печенге строились морские суда. Монастырь богател не только за счет этой торговли, но не в меньшей мере за счет беззастенчивой эксплоатации лопарей, от которых насильственно отбирались угодья. Известный исследователь русских лопарей Н. Харузин писал, что Печенгский монастырь «до известной степени являлся для лопарей бедствием».

О быте монахов Печенгского монастыря в XVI веке могут дать представление следующие выдержки из одного допроса, учиненного, когда безобразия монашествующей братии превзошли всякую меру: «Монах Илья живет житье совершенно пьянственное и монастырские избытки, где можно, похищает воровски, а и постригся-де он в иночество от беды, которая приключилась ему от воровства». И про других монахов: «житье живет совершенно пьянственное, мало и с кабака сходит», «а человек он упивчивый, хмельного питья держится не вмале» и т. д.

Приток русских на Крайний Север особенно усилился во второй половине XVI века, во время царствования на Руси Ивана IV. По свидетельству голландца Салингена, народ «по причине тирании, господствовавшей в то время в России, бежал и селился в Лапланд-

Воскресенский собор в Коле, построенный в 1684 году и сгоревший во время бомбардировки города англичанами в 1854 году.

[1] Nägen berättelse om Lappemarken och Trinnäs Schrifften aff Jakob Persson 1581. Русский перевод этого документа опубликован в «Известиях Архангельского общества изучения русского севера» № 5, 1909, стр. 17—22

[2] Капитан Григорий Животовский описывает Кольский острог в 1701 году так: «Город Кольской острог деревянной стоячей, а на нем пять башен рубленые, меж башнями в стенах торасы рубленые ж, а позаде торасов острог стоячей в две стены кругом города, мерою, опричь башен, девяносто семь сажен с полусаженю, вегхи, да четыре тораса, да два тайника; а в Кольском остроге жилецких людей два человека подъячих, пять человек капитанов, пятьсот человек стрельцов, восемь человек пушкарей, двадцать девять человек посадских людей». По указу Петра I Кольский острог был отремонтирован, «чтоб в военный случай в том городе в осаде сидеть было надежно» («Труды Архангельского губернского статистического комитета», 1865, кн. I, стр. 58—60). В 1708 году в крепости Коле имелось 59 пушек.

[3] Сборник материалов по истории Кольского полуострова, 1930, стр. 64

Соловецкий монастырь в конце XIX века.

дии». Многие попали на Север и не по доброй воле. Кола стала местом ссылки уже в 1550 году.

По мере того как прибывало число русских, расширялись торговые сношения Севера с иностранцами. Еще в 1553 году морской торговый путь из Европы к двинским берегам открыли «англичана, пришедшие по морю на корабле к Никольскому или Карельскому Двинскому устью и монастырю, при котором иностранные торги тридцать лет продолжались»[1]. (Подробнее о плавании Чанслера см. в следующей главе.) Уже в XVI столетии для торговли с иностранцами имелись пристани и таможни в Коле, Варзуге, Кеврсле, Мезени и Пустозерске.

В 1584 году по повелению Ивана IV (незадолго до его смерти) был основан город Архангельск, первоначально называвшийся Новохолмогорским городом. Здесь на месте, носившем название Пурнаволок, где уже в XV веке стоял Михайлов Архангельский монастырь, а в настоящее время находится городской театр, были выстроены деревянная крепость и два гостиных двора (тоже деревянных). Так как русских поселенцев в этой местности было мало, то, чтобы заполнить вновь выстроенный город, в него были переселены многие жители со всей округи.

С основанием Архангельска Москва, по политическим соображениям, закрыла мурманские «пристанища» (порты) и сосредоточила иноземный торг в устье Северной Двины (впрочем, на деле иностранцы еще довольно долго пользовались мурманскими «пристанищами»). В Коле дозволялось торговать только «трескою и палтусом и салом трескиным и китовым», другого же «торгу быть не пригоже, то место убогое». С тех пор Мурман оставался в загоне, пока не грянула первая мировая война. Она потребовала постройки железной дороги. В советское время мощное индустриальное строительство призвало к жизни заглохший край, в котором теперь находится один из важнейших портов Советского Союза — Мурманск.

Таким образом, Беломорье и берега Кольского полуострова были полностью освоены русскими уже во второй половине XVI века.

В Печорском крае новгородцы появились, повидимому, еще раньше, чем на Белом море.

Еще в XV веке на Руси был известен рассказ «О человецех незнаемых на восточной стране и о языцех розных»[2]. В нем передавались легенды о сибирских «человецех, самоедь зовомых. Сии ж людие не великии возрастом (то-есть ростом. — *В. В.*), плосковиды, носы малы, но резвы велми и стрелцы скоры и горазди». Говорилось, что «линная самоедь летом живут в море, а на сухе не живут — тело трескается». «В той же стране есть такова самоедь: в пошлину (наполовину. — В. В.) аки человеци, но без голов; рты у них меж плечима, а очи в грудех... А не говорят. А стрелба ж у них такова: трубка железна в руце, а в другой руце стрелка железна, да стрелку ту вкладывает в трубку да бьет молотком в трубку ту».

В летописных записях первой половины XI века[3] встречаются первые упоминания о проникновении предприимчивых новгородцев за Уральские горы. В 1032 году новгородцы под начальством Улеба ходили к Желез-

---

[1] «Краткая история о городе Архангельском, сочиненная архангельским гражданином Василием Крестининым». СПб., 1792.

[2] См. А. Титов, Сибирь в XVII веке. „Сборник старинных русских статей о Сибири и прилежащих к ней землях". Москва, 1890.

[3] Новгородская первая летопись. Полное собрание русских летописей, т. III, СПб., 1841.

Русские поселения на Европейском Севере в XVI в.

ным Воротам (видимо, какой-то из проходов через Урал). В 1079 году на Северном Урале погиб новгородский князь Глеб Святославович. Позднее имеются указания, что новгородцы за данью «ходиша люди старии за Югру и Самоедь». Уже в те годы упоминалось под именем Лукоморья прибрежье у Карского залива.

В летописи Нестора под 1096 годом также сообщается, что новгородцы ходили за данью в Печору и Югру: «Югра же людие есть язык нем и седят [1] с Самоядью на полуночных странах».

Новгородские дружины отправляются в Югорскую землю и в 1167 и 1187 годах. К этому времени Печора и Югра (область нижней Оби) составляли государственные «волости», где новгородцы собирали дань с туземного населения (остяков и ненцев). Новгородский путь на Югру шел по Сухоне до Устюга, далее на Печору и через Камень (Урал) на Обь.

В Югорскую землю шли как промышленники за «драгоценной рухлядью», так и военные отряды для сбора дани или просто для разбоя. Эти грабительские набеги новгородских «детей боярских и удалых людей» встречали нередко упорное сопротивление со стороны Югры, причем кровопролитные столкновения не всегда оканчивались в пользу новгородцев.

В 1193 году большой поход новгородцев под начальством воеводы Ядрея (Андрея) вызвал возмущение Югры. Свыше ста новгородцев было убито, а оставшиеся в живых восемьдесят человек восемь месяцев шли с боями до родного города, изрядно отощав в пути от холода, голода и лишений. В 1357 году вместе со всей дружиной погиб в Югорской земле Самсон Колыванов. Видимо, в отместку за эту неудачу Новгородская республика в 1364 году направила за Урал большой отряд под командованием двух воевод — Александра Абакуновича и Степана Ляпы. Летописи сообщают, что побывавшие на Югре боярские дети и другая молодежь страху нагнала на всю землю, а часть отряда «воеваша по Оби реке до моря».

Последний поход новгородцев на Югорскую землю был в 1446 году под начальством воевод Василия Шенкурского и Михайла Яковлева. Для своего времени это было грандиозное военное предприятие. В походе участвовала целая рать в три тысячи человек.

Во второй половине XIV века наряду с новгородцами все более активно стали проникать в Югорскую землю «охочие люди», посылаемые великим князем московским.

Новгородские поселенцы, привыкшие к вольной жизни, чинили всяческий отпор Москве, собиравшей русские земли в единое государство. Москва жестоко подводила под свою высскую руку новгородские города и поселки, существовавшие на Севере. Основанный новгородцами Устюг был разгромлен в 1393, 1398, 1417 и 1425 годах. После падения Новгорода (1478) путь на Югру оказался полностью в руках Москвы.

Усть-Уса.
С рисунка середины XIX века.

[1] Соседят.

Поход московитов в Югорскую землю.
С картины С. Иванова.

После разгрома татарского войска на реке Угре (1480) Иван III в 1483 году снарядил большой отряд устюжан, вологжан, вычагжан, сысолечей и пермяков для похода на Югру под командованием московских воевод Федора Курбского Черного и Ивана Салтыка Травина. От устья реки Пелымы русская рать спустилась вниз по течению Тавды до Иртыша, миновала места, где ныне расположена Тюмень, и пошла вниз по течению Иртыша до впадения его в Обь. На Оби, в Югорской земле, московское войско собрало большую дань и взяло в плен несколько югорских князей, в том числе и главного князя Югорской земли. Большая экспедиция за Урал была снаряжена осенью 1499 года под командованием князей Семена Курбского и Петра Ушастого. По сибирской тундре войска двигались на собаках и лыжах, а воеводы на оленях. За время экспедиции было захвачено сорок городков и взято в плен пятьдесят восемь князьков. Югра признала власть московского великого князя.

Вся пушнина, добывавшаяся на северо-востоке, почти целиком шла в Поморье, где в XVI веке шла бойкая торговля с иностранцами и был устроен ряд торговых гаваней. По всем путям, ведшим в Югру, возникли русские промысловые поселения. Еще в XV веке возникла Ижемская слобода (у впадения реки Ижмы в Цыльму), несколько позже была основана Усть-Цылемская слободка, а в конце XV века был устроен Пустозерский острог («град зарубили» в устье Печоры, в «месте тундряном, студеном и безлесном»). Впрочем, во время основания Пустозерского острога здесь уже стоял какой-то «град» — повидимому, промысловое становище.

Естественным было, что, выйдя к берегам Ледовитого океана, русские занялись мореходством как в торговых целях, так и для рыбной ловли и промысла морского зверя. Английский мореплаватель Стифен Борро встретил в 1556 году в Коле[1] тридцать русских парусных судов («ладей»), а немного позже в Мезенском заливе — двадцать. В составленном Борро описании своего путешествия читаем: «Наши суда посетили многие русские со стоявших здесь (в Коле) судов и пояснили, что они также намерены плыть на север для боя моржей и ловли лососевых рыб». Все это свидетельствует о вполне развившемся к середине XVI века русском морском зверобойном промысле в Ледовитом океане. Повидимому, русские уже исстари занимались моржовым промыслом. В одном документе, относящемся к середине XVI века, говорится, что пустозерцы ездят «на море промышлять рыбьего зуба» (то-есть моржовые клыки).

Интересные сведения о размерах рыбного промысла у берегов Ледовитого океана во второй половине XVI века приводит уже упомянутый Перссон: «В прошлом 1580 году здесь ловили рыбу 7426 лодок из России, каждая по 4 человека команды, и они платят пошлину 4-ю рыбу. Сюда прибывает и масса народа из Норвегии, Голландии, Шотландии и Англии с массой кораблей, которые здесь стоят и ловят рыбу».

[1] По толкованию некоторых авторов, это было не в Коле, а в устье Кулоя.

Совершая плавания в целях звериного промысла, русские посещали Новую Землю и Шпицберген. К сожалению, никаких исторических документов, хотя бы приблизительно указывающих время первого знакомства русских с этими островами, не имеется. Уже упомянутый мореплаватель Борро встретился в 1556 году с русскими промышленниками, которые ему рассказывали о плаваниях на Новую Землю, как о самых обычных предприятиях, ничем не примечательных.

Итальянский ученый Юлий Помпоний Лэт (1425—1498) указывает, что «на крайнем севере, недалеко от материка, находится большой остров; там редко, почти никогда не загорается день; все животные там белые, особенно медведи». В. Загубин[1] не без основания полагает, что в этих словах Юлия Лэта мы имеем «первое упоминание о Новой Земле».

Уже вполне определенное указание на частые посещения русскими Новой Земли имеется у итальянского писателя Мавро Урбино, как это отмечает Н. Витзен в своей известной книге «Noord en Oost Tartarye» (Амстердам, 1705). Урбино пишет: «Русские, плавающие по северному морю, открыли около 107 лет тому назад остров дотоле неизвестный, обитаемый славянским народом и подверженный (по донесению Филиппа Каллимаха папе Иннокентию VIII) вечной стуже и морозу. Они назвали остров сей Филэподия, он превосходит величиной остров Кипр и показывается на картах под названием Новая Земля». Эти слова Урбино писал в начале XVII века, а потому упоминаемое им открытие русскими Новой Земли относится к самому началу XVI века. Однако с достаточной уверенностью можно утверждать, что на самом деле русские познакомились с этим островом гораздо раньше.

Укажем еще на карту, составленную Рюйшем (Ruysch) в 1508 году. К северу от северо-западной части Азии на этой карте показан остров «Insula deserta», который можно рассматривать как одно из первых схематических изображений Новой Земли[2].

Возможно, что русские бывали на Новой Земле еще в XV столетии, но утверждение некоторых авторов, что Новая Земля была знакома русским даже в XI веке, следует считать необоснованным. На Новую Землю русские, несомненно, ходили из Печорского края, где, как мы видели выше, промысловые поселения стали возникать в XV веке. В XVI веке русские промышляли на Новой Земле уже регулярно. В одном документе, опубликованном Перчасом и относящемся к 1584 году, говорится, что «холмогорцы ездят на Новую Землю ежегодно».

[1] В. Загубин, Юлий Помпоний Лэт. «Историческое обозрение», т. XVIII. СПб., 1914.

[2] Копия карты Рюйша опубликована в National Geographic Magazine, V, 1893.

ЛИТЕРАТУРА

Алексеев М. П., Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей, ч. I, Иркутск, 1932; ч. II, Иркутск, 1936.

Бахрушин С. В., Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII вв., М., 1927—1928.

«Дневные записки путешествия доктора и Академии наук адъюнкта Ивана Лепехина по разным провинциям Российского государства», СПб., 1771—1805.

Очерки по истории колонизации Севера, Петроград, 1922.

Филиппов А. М., Русские в Лапландии в XV веке, СПб., 1901.

Харузин Н., Русские лопари. М., 1890.

Стрелок из лука.
Деталь карты Олая Магнуса, 1539 г.

ИНОСТРАННЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ XVI—XVII вв. В БАРЕНЦОВОМ МОРЕ

Конец XV и начало XVI века были эпохой великих географических открытий. В 1492 году Колумб открыл Америку, в 1497 году португалец Васко де Гама открыл путь в Индию вокруг южной оконечности Африки, в 1520 году португалец Фернандо Магеллан, находившийся на службе у испанского правительства, впервые обогнул южную оконечность Америки.

Открытие Нового Света и морских путей в Индию и Китай, захват невиданных богатств, золота и пряностей Вест- и Ост-Индии были непосредственной причиной возвышения двух крупнейших морских держав того времени — Испании и Португалии. Эти страны всеми средствами пытались закрепить владычество над мировым океаном и океанскими путями сообщения. Глава католической церкви папа Александр VI (в то время папа был признанным арбитром в международных делах) еще в 1493 году, то-есть вскоре после открытия Америки, издал буллу, согласно которой мировой океан делился на две части: западную, где экономическое господство предоставлялось Испании, и восточную, где могла хозяйничать одна только Португалия. Демаркационная линия между обоими полушариями лежала в 1200 милях к западу от островов Зеленого Мыса и имела меридиональное направление. В 1494 году демаркационная линия между сферами влияния Испании и Португалии, намеченная папой, была официально признана этими государствами.

«Открытие золотых и серебряных приисков в Америке, искоренение, порабощение и погребение заживо туземного населения в рудниках, первые шаги к завоеванию и разграблению Ост-Индии, превращение Африки в заповедное поле охоты на чернокожих, — такова была утренняя заря капиталистической эры производства. Эти идиллические процессы составляют главные моменты первоначального накопления. За ними следует торговая война европейских наций, ареной для которой служит земной шар» [1].

Жажда золота владела тогда Западной Европой. «Золота искали португальцы на африканском берегу, в Индии, на всем дальнем Востоке; золото было тем магическим словом, которое гнало испанцев через Атлантический океан; золото — вот чего первым делом требовал белый, как только он ступал на вновь открытый берег» (Энгельс) [2]. Жажда золота пробудила активность англичан и голландцев, их стремление к смелым географическим предприятиям и поискам.

Захват испанцами и португальцами океанских путей в Индию и Китай практически закрывал эти пути для других стран. Тем, кто хотел урвать свою долю от богатств Нового Света, Индии, Китая, предоставлялся выбор: либо отвоевывать у могущественной Испании и Португалии захваченные ими морские дороги, либо искать иной морской путь в эти страны. Вполне понятно, что взоры все чаще обращались к пути, который огибал материки Евразии и Америки с севера, то-есть там, где на картах XV века значилось таинственное «Mare Congelatum» («Застывшее море»). В разрешении этой проблемы прежде всего были заинтересованы страны, которые обладали — после Испании и Португалии — наиболее сильным флотом. Это были Англия и Голландия, особенно страдавшие от монополии Испании и Португалии.

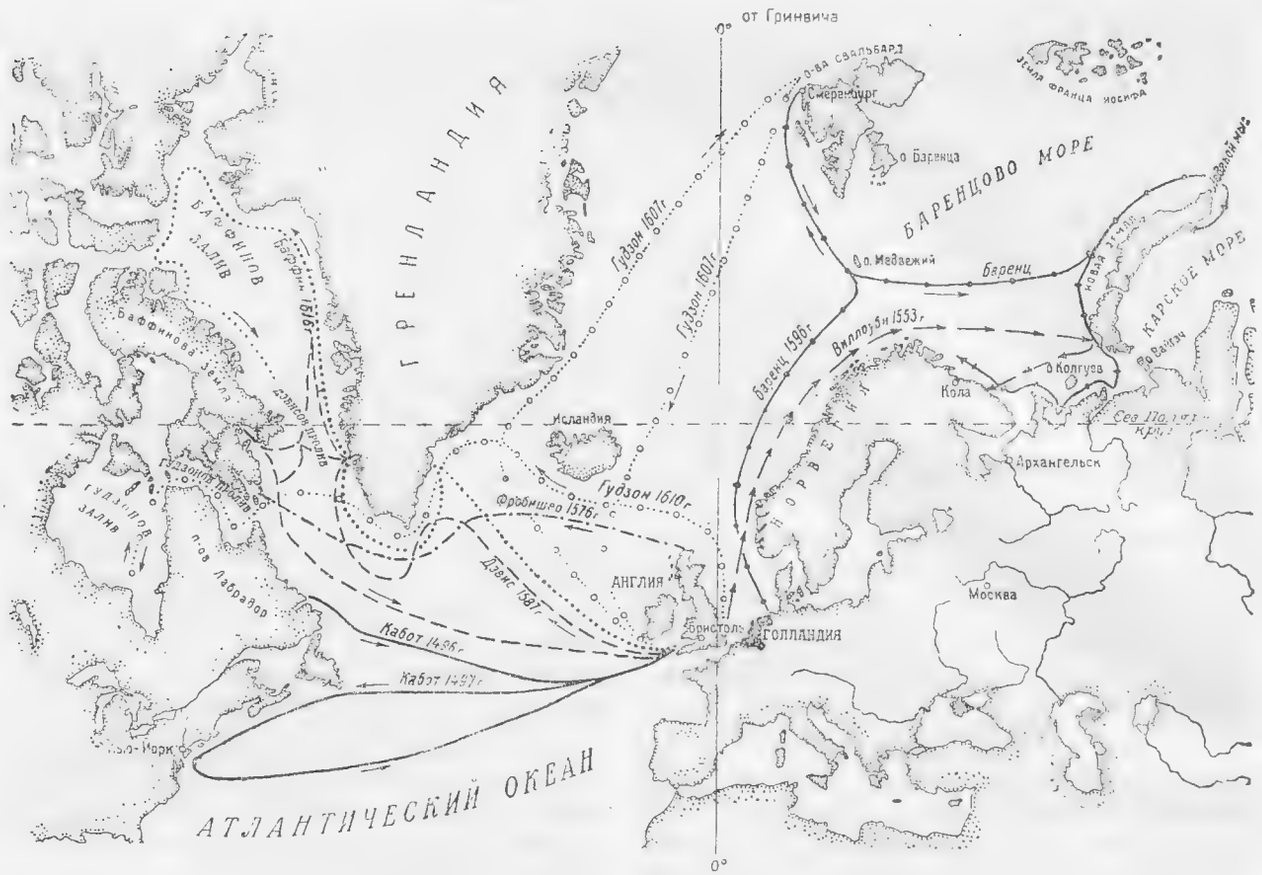
Представления европейских географов о Крайнем Севере были в начале XVI века весьма смутными и основывались главным образом на разного рода догадках. Заинтересовавшись возможностью плавать в Китай Северо-восточным проходом, иностранцы пытались пополнить свои познания о Крайнем Севере сведениями, полученными от русских.

[1] К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. XVII стр. 821.

[2] Там же. т. XVI, ч. 1, стр. 442.

32872

Филиал Центральной ВМБ



Поиски Северо-западного и Северо-восточного проходов из Атлантического океана в Тихий в XV— XVII веках. На схеме показаны маршруты экспедиций Кабота (1496—1497), Виллоуби (1553), Фробишера (1576), Дэвиса (1587), Баренца (1596), Гудзона (1607 и 1610), Баффина (1616).

Однако и русским в начале XVI века знакомо было лишь море к западу от Оби. Некоторые смутные слухи о географии крайнего севера Азии, повидимому, доходили до русских через приполярные народности. Об этом свидетельствует книга итальянского ученого Павла Иовия Новокомского (по-итальянски Паоло Джовио), изданная в 1525 году под названием «Libellus de legatione Basilii ad Clementem VII» («Книга о посольстве Василия к Клименту VII»). В этой книге Павел Иовий приводит сведения о России, сообщенные ему русским посланником Дмитрием Герасимовым во время пребывания последнего в Риме. Повидимому, Павел Иовий специально расспрашивал Герасимова о возможности плавания Северным морским путем в Китай.

Павел Иовий сообщает следующее: «Выше только что названных мною народов [югричей и вогуличей], которые платят дань московитским царям, есть другие отдаленные племена людей, неизвестные московитам из какого-либо определенного путешествия, так как никто не доходил до океана; об них знают только по слухам да еще из баснословных по большей части рассказов купцов. Однако достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несется в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли» [1].

Весьма возможно, что именно сообщение Дмитрия Герасимова, что из Северной Двины «можно добраться на кораблях до страны Китая», разожгли аппетиты английских купцов и побудили их организовать «Общество купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных». Это общество, впоследствии утвержденное английским правительством, ставило своей целью открытие Северного морского пути в Китай и Индию. Несколько позже главной задачей общества стали торговые сношения с Московией (поэтому и общество впоследствии стало называться «Московской компанией»).

[1] С. Герберштейн, Записки о московитских делах. Перевод А. И. Маленина. СПб., 1908, стр. 262.

С предложением найти проход из Атлантического океана в Тихий через полярную область в начале XVI века выступил англичанин Роберт Торн. Он полагал, что путь в Индию лежит через Северный полюс. Никаких достоверных сведений об экспедиции Торна не сохранилось. Существует предположение, что экспедиция вышла из Англии в 1527 году на двух судах, из которых одно называлось «Dominus Vobiscum»; между Гренландией и Ньюфаундлендом одно судно погибло, а другое в том же году вернулось в Англию [1].

Несколько позднее проект обследования Северного морского пути в Китай предложил Себастиан Кабот, который был родом из Венеции, но почти всю свою жизнь прожил в Англии. Этот ловкий человек прослыл «полярным авторитетом». Этим он обязан не столько полярным плаваниям, — существуют серьезные сомнения, бывал ли он вообще в полярных странах, — сколько своему краснобайству. Во всяком случае он до такой степени ввел человечество в заблуждение, что географы стали считать его и «знаменитым мореплавателем» (Норденшельд), и «отцом полярных исследований» (Гельвальд). Тактика Себастиана Кабота заключалась в том, что открытия, сделанные его отцом Джоном Каботом[2], он приписывал себе.

Себастиан Кабот считал необходимым изыскать путь в Индию Северо-восточным проходом (то-есть огибая с севера Европу и Азию).

Ясно, что для осуществления этого проекта необходимо было преодолеть огромные трудности. Неизвестны были условия полярного плавания. Весьма смутными оставались сведения о распределении суши и воды за полярным кругом. Однако сторонники проекта северного морского плавания наивно утешали себя мыслью, что где-нибудь на севере они найдут пролив вроде того, какой на крайнем юге нашел Магеллан во время своего кругосветного путешествия. Через этот пролив англичане рассчитывали добраться и до Китая, и до Индии. Проект Кабота был с восторгом принят лондонскими купцами и английской аристократией. Тогда и возникло общество, о котором мы уже говорили выше, с многообещающим названием: «Общество купцов-изыскателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений неведомых и доселе морским путем не посещенных». Для начала был собран весьма значительный для того времени капитал в шесть тысяч фунтов стерлингов.

Себастиан Кабот.

Начальство над первой большой экспедицией, отправленной этим обществом, было поручено Хьюг Виллоуби, знатному дворянину, но не моряку по специальности. Такой выбор был сделан потому, что Виллоуби имел «представительную наружность и опыт в военном деле». Помощником Виллоуби был талантливый моряк Ричард Чанслер.

Инструкцию для экспедиции написал Кабот. Она интересна тем, что Кабот предлагает в ней вести судовой журнал — до того на кораблях такие журналы не велись. «Ежедневные записи о путешествии должны вести также купцы и всяк, кто только в состоянии сие делать. Особливо же должны штурмана и лоцмана означать ежедневно в продолжение всего путешествия в журнале своем все, что по их части заслуживает хотя некоторого уважения, как-то: курс корабля, наблюдаемые высоты солнца и луны, направление и положение берегов, вдоль коих будут итти, силу морского течения, прилива и отлива, ветры и проч. Штурманам и лоцманам предлежит также ведение записок о картах, астролябиях и других инструментах» [3]. После экспедиции

---

[1] F. W. Beechey, A voyage of discovery towards the North Pole, London, 1843, p. 223.

[2] Джон Кабот в 1497 году вторично (после древних норвежцев) открыл северо-восточную Америку.

[3] Текст инструкции даем в переводе И. Ф. Крузенштерна.

Хьюг Виллоуби
(ум. в 1554 г.).

Виллоуби ведение судовых журналов стало общеупотребительным, а затем и обязательным на кораблях всех стран. В пункте двадцатом инструкции Кабот напоминал, что на корабле «никакая божба и употребление неблагопристойных слов, равно как и карточная игра и метание костей не должны быть терпимы».

В состав экспедиции, подготовка которой обошлась в шесть тысяч фунтов стерлингов, вошло три судна: «Bona Esperanza» (водоизмещение 120 тонн), где находился сам Виллоуби, «Edward Bonaventure» (160 тонн) и «Bona Confidentia» (90 тонн).

Корабли покинули Англию 20 мая 1553 года, причем проводы этой первой в истории экспедиции Северо-восточного прохода были обставлены весьма торжественно. Один очевидец описывает картину проводов следующим образом: «Большие корабли буксировались по реке лодками. Матросы были одеты в светло-голубые или небесного цвета костюмы, и крики их наполняли воздух. Кто стоял на корме корабля и жестами прощался со своими друзьями, кто выходил на люк, кто взбирался на ванты или на марс. Народ стекался со всех сторон и густыми толпами стоял на берегу. Корабли салютовали пушечными выстрелами так, что зазвучали вершины холмов, а долины отвечали им эхом».

Плавание экспедиции было, однако, неудачным. Встречные ветры долго задерживали эскадру у берегов Англии. Еще не достигнув мыса на севере Норвегии, названного Чансле-ром Нордкапом [1], корабль «Edward Bonaventure» во время сильной бури разлучился с другими судами. Виллоуби продолжал плыть на восток и 24 августа увидел землю. «Мы думали пристать к этой земле и спустили шлюпку, — пишет в дневнике Виллоуби, — но подойти к берегу не удалось вследствие мелководья. Здесь находилось много льда. Земля казалась необитаемой. Она лежит в широте 72°».

Известный полярный исследователь Норденшельд полагает, что земля, которую увидел Виллоуби, была остров Колгуев, по мнению же некоторых других ученых — южная часть Новой Земли. От этой земли корабли сперва направились на север, но встретив льды, повернули на юго-запад, к Мурманскому берегу. 28 сентября суда стали на якорь у устья реки Варсины на восточном Мурмане, где Виллоуби решил зазимовать.

«В этой гавани мы остановились на неделю, — записано в журнале Виллоуби. — Видя, что время года уже позднее и что погода плохая, как-то: мороз, снег и град, точно уже наступила глубокая зима, мы сочли за лучшее зазимовать здесь. Поэтому мы послали трех человек на SSW поискать, нет ли здесь жителей, но они шли трое суток и не нашли никого. После этого мы послали других наших людей на запад, они пробыли в отсутствии четыре дня и тоже никого не видели. Тогда мы послали троих на юго-восток; они вернулись через три дня и также не видели ни людей, ни признаков их пребывания».

Эта первая известная нам зимовка большой экспедиции на далеком Севере кончилась трагически: весь личный состав ее (63 человека) погиб, вероятно, от холода и цынги. В следующем году (1554) русские промышленники обнаружили оба корабля с трупами замерзших людей. («Нашли-де мы на Мурманском море два корабля: стоят на якоре в становищах, а люди на них мертвы, а товаров на них, сказывают, много» — повествует Двинская летопись.) Был найден также дневник Виллоуби, но он не помог выяснению обстоятельств гибели экспедиции. Из дневника только видно, что в январе 1554 го-

[1] До этого русские называли этот мыс Мурманским Носом.

да Виллоуби и часть его спутников были еще живы.

В 1555 году английский купец Джордж Киллингсворт посетил корабль Виллоуби, «причем было возвращено и спасено много съестных припасов и товаров» [1], а также, по-видимому, были вывезены тела погибших. В следующем году была сделана попытка доставить суда Виллоуби в Англию, но на пути оба они пропали без вести.

Третий корабль экспедиции, «Edward Bonaventure» («Благое упование»), на котором находился Ричард Чанслер («человек, уважаемый за остроумие»), постигла лучшая участь. Чанслер достиг устья Северной Двины и завязал здесь сношения с русскими. Это знаменательное в истории внешних сношений России событие отмечено в Двинской летописи следующими словами: «Прииде корабль с моря на устье Двины реки и обослався: приехали на Холмогоры в малых судах от английского короля Эдварда посол Рыцарт [2], а с ним гости».

Прибытие английских гостей было весьма кстати. Как раз в эту пору царь Иван IV усиленно пекся об установлении непосредственных и непрерывных торговых связей с Западной Европой. Старые торговые пути, которыми пользовалась Россия до XVI века, потеряли свое значение. Южные пути через Крым были перехвачены татарами. Дорога из Смоленска через Польшу была закрыта из-за войны. Старая наиболее удобная Ганзейская дорога через Балтийское море подвергалась грабительским набегам в Ливонии и в открытом море. Ливония, Швеция и Польша всеми силами стремились сорвать торговые связи России с Западной Европой через Балтийское море. Чтобы положить этому конец, Иван IV готовился к Ливонскому походу. И вдруг неожиданно оказалось возможным «прорубить окно в Европу» через Север.

Чанслер, который выдавал себя за королевского посла, был вызван Иваном Грозным в Москву, которую до этого не видел еще ни один англичанин. Чанслер, между прочим, так описывает Москву: «Я думаю, что Москва обширнее Лондона с его предместьями, но она очень некрасива и построена без всякого порядка».

В 1554 году Чанслер вернулся в Англию. Результатом его путешествия явилось установление между Москвой и Англией дипломатических и торговых сношений.

С этого момента северная морская дорога на полтораста лет стала основной торговой магистралью, связывавшей Западную Европу с Россией. Доклад Чанслера в Лондоне побудил «Общество купцов-изыскателей» сна-

[1] Письмо Генри Лэйна. «Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке», Л., 1938, стр. 288.

[2] Искаженное Ричард (имя Чанслера).

Лондон XVII века.

рядить новую экспедицию в Белое море. Компания получила от английского короля утвержденный устав, по которому ей предоставлялось исключительное право торговли как в России, так и во всех других странах, лежащих на север, северо-восток и запад от Англии. Из второй экспедиции Чанслер возвращался вместе с русским послом. Судно потерпело крушение у берегов Шотландии, во время которого Чанслер утонул (10 ноября 1556 года). Русский посол был спасен и добрался до Лондона.

Суда экспедиции Виллоуби были, после древних норвежцев, первыми иностранными судами, посетившими Баренцово море [1].

Завязав торговые сношения с Россией, «Московская компания» первое время все же предпринимала попытки изыскать Северо-восточный проход в Китай и Индию. В 1556 году из Англии вышла новая экспедиция на небольшом корабле «Searchthrift» под командой Стифана Борро, который до этого служил старшим штурманом на корабле Чанслера. Отправляя эту вторую экспедицию Северо-восточным проходом, престарелый Себастиан Кабот (ему было уже больше 80 лет) устроил ей пышные проводы, причем, как рассказывает один современник, «добрый старый джентльмен, от радости видеть такую готовность к предприятию, сам принял участие в плясках среди молодежи и веселого общества».

20 июня 1556 года Борро был в Кольском заливе. Здесь, вследствие сильной течи судна, пришлось сделать более продолжительную остановку. 28 июня Борро покинул Колу, сделав в журнале следующую интересную запись: «Пока мы стояли в заливе, мимо нас все время проходили ладьи, в каждой из которых находилось по меньшей мере двадцать четыре человека». 18 июля Борро был у Канина Носа, а 24 июля — у острова Долгого. На следующий день Борро вошел в устье Печоры, бар которой он описывает как очень опасный.

Выйдя из Печоры, Борро 31 июля встретил первый лед: «Мы увидели землю на востоке, однако позже оказалось, что это не земля, а чудовищное скопление льдов». Вскоре затем «Searchthrift» приблизилась к какой-то неизвестной земле, около которой мореплаватели встретили русскую ладью. Русские рассказали англичанам, что эта земля называется Новой Землей (Nova Zembla). «И далее русский рассказал нам, — пишет Борро, — что на этой Новой Земле находится гора, по его мнению самая большая в мире, с которой Большой Камень на материке, в Печорском крае, и сравниться не может; но я не видел этой горы. Он дал нам также некоторые указания относительно пути на Обь. Имя его было Лошак»[2]. Таким образом, Борро был первым иностранцем, видевшим Новую Землю. Один из матросов «Searchthrift», Ричард Джонсон, дал следующее описание Новой Земли: «За Вайгачем лежит земля, называемая Новой Землей. Это большая земля, но мы не видели там людей; там было много птиц, мы видели также белых лисиц и белых медведей» [3].

В дальнейшем Борро плавал у острова Вайгач (название это было ему сообщено русскими), пытаясь через Югорский Шар пройти в Карское море. 1 сентября он решил отказаться от этого и повернуть обратно. Это свое решение Борро мотивировал тем, что 1) непрерывные северо-восточные и северные ветры, которые, по его наблюдениям, имеют особенную силу к востоку от Канина Носа, были крайне неблагоприятны; 2) продвижению на восток препятствовали «большие и ужасные массы льда, которые мы видели собственными глазами»; 3) возвращение казалось необходимым из-за наступивших темных ночей и надвигавшейся зимы с ее штормами.

21 сентября Борро прибыл в Холмогоры, где зазимовал.

В 1564 году состоялась датская экспедиция в Арктику, в которой участвовал Дитмар Блефкен, давший ее описание. Экспедиционный корабль, имевший на борту 64 человека, частью датчан, частью исландцев, покинув Исландию, отправился к Новой Земле, но проход в Карское море, откуда предполагалось пройти в Китай, оказался закрытым льдом. Уже 16 июня экспедиция вернулась в Исландию [4].

На основании сведений, полученных из Московии, иностранцы не оставляли мысли о Северном морском пути.

Агент Английской торговой компании в Москве Френсис Черри со слов русских сообщил в 1578 году, что «за Обью находится теплое море». М. П. Алексеев [5] полагает, что под «теплым морем» следует понимать Тихий океан.

В 1580 году «Московская компания» отправила новую экспедицию с целью дости-

---

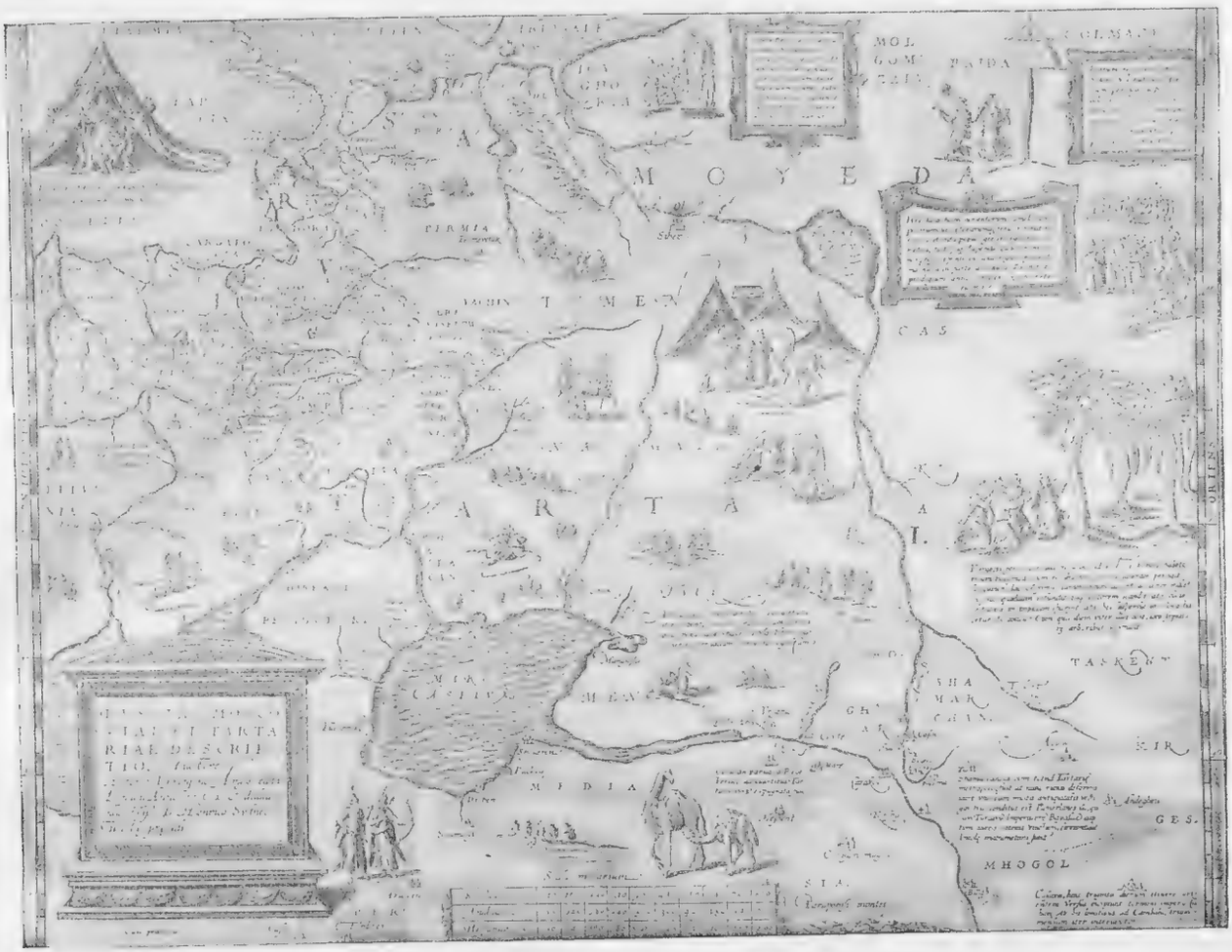
[1] Имеются, впрочем, указания, что в начале XV века в водах к северу от Норвегии плавали два каталанских корабля. (O. Vangensten, Middelalderens Norgeskarter. «Det Norske Geografiske Selskaps Aarbok», XXI, 1910, стр. 68).

[2] Настоящая его фамилия была, вероятно, Лошаков (в XVIII веке Лошаковы жили на Индигирке, где русское население составляли главным образом выходцы из Архангельского края).

[3] J. Pinkerton, A general collection of the best and most interesting voyages and travels in all parts of the world, vol. I, London, 1808.

[4] Adelung. Gechichte der Schiffartàn. Halle, 1768, pp. 295—298.

[5] Алексеев М. П., Сибирь в известиях западно-европейских путешественников и писателей, ч. I, Иркутск, 1932, стр. 188.



Карта „России, Московии и Тартарии", составленная английским путешественником А. Дженкинсоном в 1562 г.

Эта карта показывает, почему англичане стремились проникнуть в Обь; отсюда, по их представлениям, лежал прямой речной путь в Самаркандию, пограничную с Китаем. Любопытны надписи на территории, прилежащей к устью Оби. Территория эта названа „Молгомзея", а надпись, объясняющая рисунок на ней, гласит: „Золотая баба—золотая старуха—предмет религиозного культа обдорцев и югорцев. Жрец вопрошает этого идола о том, что им делать и куда им перекочевывать; идол (достойно удивления) дает точные ответы, и события точно сбываются".

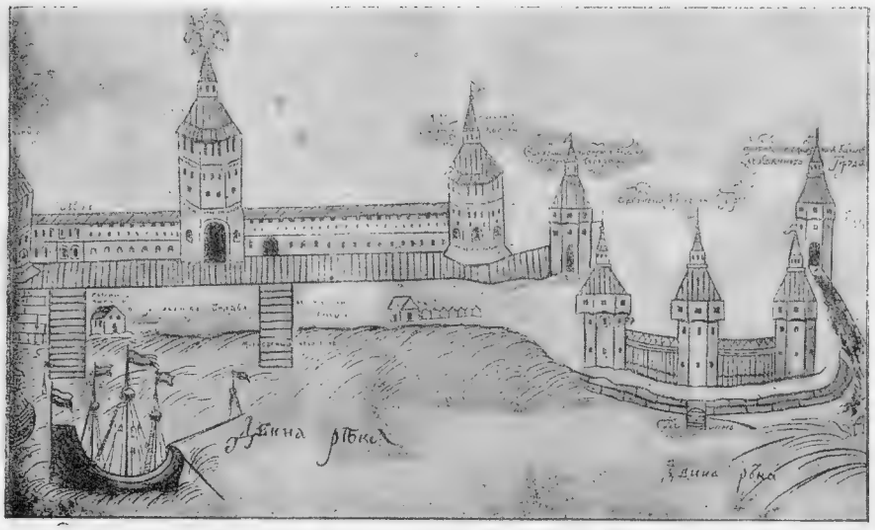
гнуть «стран и владений могущественного принца императора китайского, а также города Камбалу и Квинсей» [1]. Эту экспедицию очень поддерживал знаменитый географ Герард Меркатор, который писал, что «плавание в Китай Северо-восточным проходом весьма удобно и легко». Экспедиция состояла из двух очень небольших судов — «George» (40 тонн) и «William» (20 тонн), находившихся под командой опытных моряков — Артура Пита (участника экспедиции Виллоуби) и Чарльза Джекмена. 23 июня суда находились в Варде, откуда они вышли 1 июля. Через шесть дней была усмотрена Новая Земля. 25 июля экспедиции удалось через Югорский Шар проникнуть в Карское море[2]. Встреченный в Карском море лед явился для крошечных судов непреодолимой преградой, и мореплавателям пришлось вернуться в Европу. Корабль Джекмена при этом пропал.

Пит и Джекмен были первыми англичанами, проникшими в Карское море. Описание их плавания, в виде рукописи на голландском языке, было найдено в 1875 году на крайнем северо-востоке Новой Земли, в Ледяной Гавани, где в конце XVI века зимовал голландец Баренц [3].

[1] Об этих городах упоминается также в «Чертеже всей Сибири, сбиранном в Тобольске по указу царя Алексея Михайловича»; Камбала или Камбалиск (искаженное Хан-балык, то-есть «город хана») есть Пекин («и в том городе живет китайский царь, и подле города выкопан ров, и каменем выкладен вверх»). Квинсей в указанной русской рукописи назван «Квинзан». Повидимому, это город Хань-Коу.

[2] Некоторые полагают, что экспедиция прошла через Карские Ворота, но это менее вероятно.

[3] Сохранился также английский подлинник этого описания (русский перевод имеется в сборнике «Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке», Л., 1938).



Архангельск.
С рисунка конца XVII века.

В XVI веке на юго-восточной оконечности Вайгача стоял дом, построенный либо экспедицией Борро, либо экспедицией Пита и Джекмена. Этот дом изображен на карте северной полярной области, составленной в 1597 году Конрадом Лев и изданной в 1598 году. Рядом с домом, над которым развевается флаг, на карте имеется надпись: «Дом, который построили англичане, когда они были здесь и искали путь в Китай» [1].

Повидимому, в начале второй половины XVI века какое-то английское судно все же достигло устья Оби. В письме, написанном в 1584 году русскими мореходами фактору английской торговой компании Антону Маршу, говорится: «Некогда ваши люди уже достигли устья реки Оби на корабле, который претерпел крушение, причем люди ваши были убиты самоедами, думавшими, что они приехали ограбить их»[2]. В этом же письме указывалось, что «от острова Вайгача до устья Оби не очень трудно проехать».

После экспедиции Пита и Джекмена инициатива в деле отыскания Северо-восточного пути переходит к Голландии, которая, освободившись от испанцев, вскоре стала сильной морской державой. Продолжавшая существовать «Московская компания» ограничивалась посылкой судов в Северную Двину. В шестидесятых годах XVI столетия голландцы также вели бойкую торговлю с русскими на Мурманском берегу, в Беломорье и Печорском крае. В 1565 году голландцы основали торговую факторию в Коле. Появление первых голландских кораблей так напугало жителей Колы, что все убежали в лес, где прятались в течение нескольких дней.

В 1570 году голландец Симон ван Салинген выполнил первые на Мурмане (между Кольским заливом и Святым Носом) гидрографические работы: он определял широту и долготу мест, измерял глубины, изучал течения, устанавливал вехи [3]. В устье Северной Двины первое голландское судно пришло в 1577 году, а первое судно из Гамбурга — в 1604 году.

Большую активность в сношениях с русскими на дальнем Севере проявил голландец Оливер Брюнель, уроженец Брюсселя[4], неоднократно плававший на Север. В 1565 году он совершил на русском судне плавание из Колы в Холмогоры. Около 1570 года он поступил на службу в качестве приказчика к известным в то время богачам Строгановым, которые уже давно наладили торг с ненцами и ханты в низовьях Оби, обменивая драгоценные меха на дешевые «немецкие» товары. До этого Брюнель жил в Холмогорах, где он изучил русский язык. Заподозренный в шпионстве, он был посажен в ярославскую тюрьму, откуда его и высвободили Строгановы. В период между 1576 и 1580 годами Брюнель по поручению Строгановых совершил два путешествия на нижнюю Обь, причем второе путешествие он сделал морем из устья Печоры. Таким образом, Брюнель был первым иностранцем, прошедшим Северным морским путем в устье Оби. Около 1584 года Брюнель снарядил собственную экспедицию для плавания Северным морским путем в Китай, но на этот раз льды не позволили ему пройти дальше Вайгача и Новой Земли. Брюнель очень интересовался Северо-восточным проходом, и, по его мнению, из устья Оби «можно достигнуть Китая в одно лето». В качестве знатока севера России Брюнель был в 1581 году представлен Герарду Меркатору.

Возможностью установить торговые сно-

---

[1] «Ein Hauss das die Engelländer gebauwet da sie hie waren und den weg suchten gen China» (Conrad Löw. Meer oder Seehanen Buch. Köln, 1596). О существовании этого дома Леву, повидимому, рассказал кто-либо из участников голландских экспедиций в 1594—1595 годах.

[2] М. П. Алексеев, Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей, Иркутск, 1932, т. I, стр. 187.

[3] Первая русская опись части Мурманского берега (Кольского залива) была выполнена в 1741 году лейтенантом Винковым.

[4] В то время Бельгии как самостоятельного государства еще не существовало.

шения с Китаем и Индией Северным морским путем особенно заинтересовался голландский купец Балтазар Мушерон. Начиная с 1584 года, в течение почти десяти лет, он через своих агентов, находившихся в Московии, собирал сведения о севере России и о Ледовитом океане. В 1593 году Мушерон сделал своему правительству доклад об установлении торговых сношений с Дальним Востоком по Северному морскому пути. Соблазненные заманчивой перспективой участвовать в выгодах непосредственной торговли с Индией и Китаем (которая попрежнему находилась в руках Испании и Португалии), голландские купцы не пожалели денег и снарядили в 1594 году арктическую экспедицию в составе четырех судов. Два корабля — «Лебедь» под начальством Корнелия Ная и «Меркурий» под командой Брандта Тетгалеса — должны были проникнуть в Карское море через один из проливов у Вайгача, остальные же два (тоже «Меркурий» и промысловая шлюпка) под начальством Виллема Баренца избрали, по совету географа Петра Планциуса, путь вокруг северной оконечности Новой Земли.

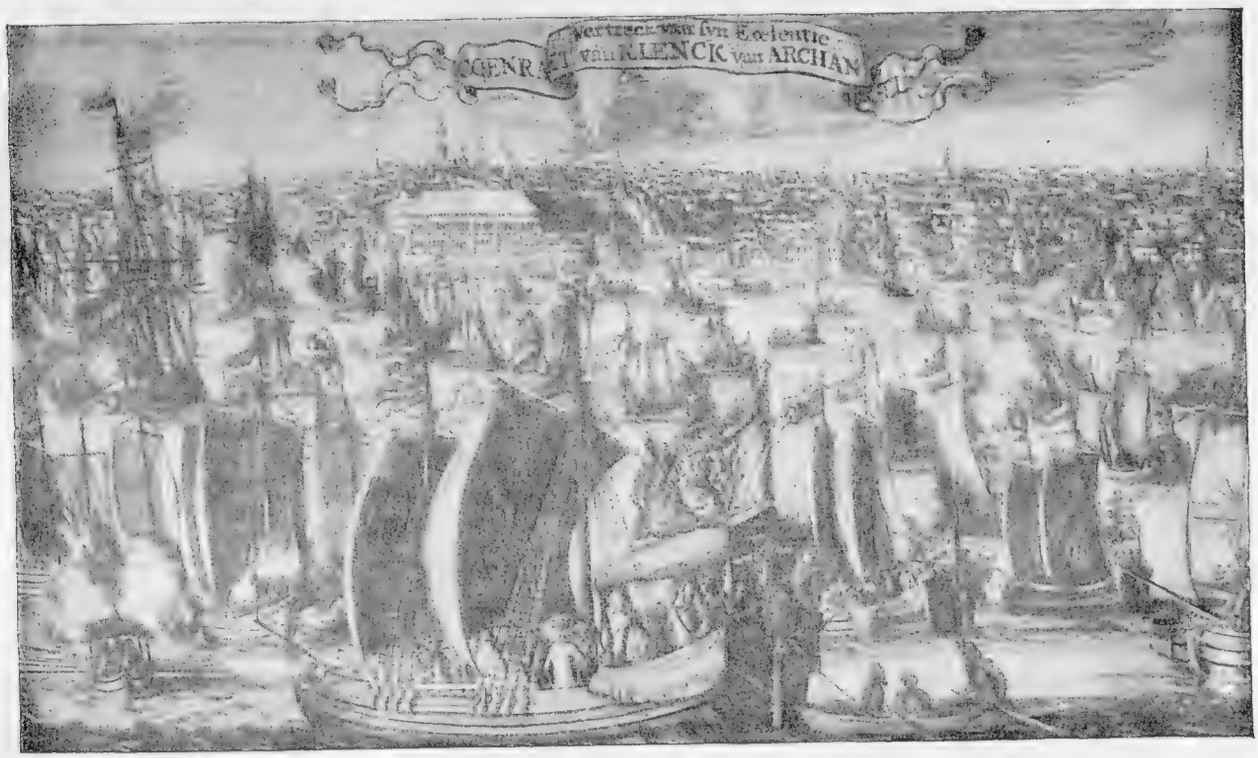
Уже 4 июля Баренц достиг Новой Земли, в широте 73°25′ N (по его определению), и на следующий день он был у Сухого Носа, где на берегу были обнаружены признаки пребывания человека. Следуя вдоль берега Новой Земли на север, Баренц миновал остров, названный им Крестовым, потому что на нем стояли два креста, поставленных русскими [1]. Это название сохранилось до настоящего времени. Миновав мыс, получивший название мыса Нассау, Баренц 13 июля достиг широты 77°55′ N, где беспредельные льды заставили отважных мореплавателей вернуться к Новой Земле.

29 июля Баренц находился недалеко от мыса, названного им Ледяным, а 31 июля он был у группы небольших островов около северной оконечности Новой Земли, которые он назвал Оранскими. Здесь моряки увидели до 200 моржей, которых они описывают как «сильных морских чудовищ, размерами много превышающих быка». На моржей была устроена охота топорами и рогатинами, однако при помощи этих средств не удалось взять ни одного зверя. Встретив к северу от Новой Земли непроходимые льды, Баренц повернул на юг и посетил Костин Шар [2], где, как он предполагал, в свое время побывал Оливер Брюнель.

---

[1] Это был западный из Южных Крестовых островов, то-есть остров Пинегина.

[2] Это русское название было уже известно Баренцу. Словом «шар» поморы называют проливы. Возможно, что они переняли это слово от норвежцев. Норвежское слово «skaer» (выговаривается «шэр») означает «шхеры» (скопление небольших скалистых островов с узкими проливами между ними).



Архангельск во второй половине XVII века.
Из книги Ван Кленка, Амстердам 1677.

К югу от залива, названного Баренцом заливом св. Лаврентия (может быть, губа Строганова), голландцы нашли на берегу три деревянных дома, корпус покинутого русского корабля длиной 12 метров, шесть кулей с ржаной мукой, много пустых бочек и несколько могил. Эта находка лишний раз свидетельствует о том, что в то время русские уже промышляли на Новой Земле. 15 августа Баренц был у острова Долгого, где он встретился с другими судами экспедиции («Лебедь» и «Меркурий»).

Эти суда также совершили интересное плавание. 10 июля они около Тиманского берега встретили русскую ладью. На расспросы голландцев о дальнейшем пути на восток корщик ладьи сообщил, что Югорский Шар проходим, хотя это и связано с большой опасностью как по причине льдов, так и потому, что киты и моржи уничтожают все суда, дерзнувшие посетить эти воды. Очевидно, русские хотели запугать иностранцев. 21 июля голландские суда были около Вайгача, на который была сделана высадка, причем мореплаватели обнаружили здесь от 300 до 400 деревянных ненецких идолов. 1 августа суда прошли через Югорский Шар в Карское море. Дойдя до устья реки Кары, Най и Тетгалес повернули обратно и, соединившись в Баренцовом море с Баренцом, вернулись в Голландию. Эта первая голландская арктическая экспедиция доставила в Европу ценные сведения по картографии островов Северного Ледовитого океана и об их природе.

Виллем Баренц (ум. в 1597 г.).

Вернувшись в Голландию, мореплаватели поведали о том, как они через Югорский Шар вышли в открытое море (Карское). Многим казалось тогда, что вопрос о возможности пройти Северо-восточным проходом в Китай уже разрешен, а потому немедленно была организована новая экспедиция, которая должна была начать торговые сношения по вновь открытому пути. Экспедиция, в которой снова участвовали Баренц, Най и Тетгалес, в составе шести судов, нагруженных товарами, и одного вспомогательного корабля, покинула Голландию 2 июля 1595 года.

19 августа суда подошли к западному входу в Югорский Шар, который оказался забитым льдом. Встреченные здесь русские рассказали голландцам, что поморские корабли с товарами ежегодно проходят через Югорский Шар мимо Оби в Енисей [1].

От местных жителей голландцы также узнали, что русским, кроме Оби и Енисея, известна еще третья река, называемая «Molconsay»[2]. За этими реками материк выдается в море и оканчивается мысом, обращенным к Новой Земле, за которым находятся большие моря, омывающие берега Тартарии до теплых стран. Эти сведения, сообщенные голландцам, чрезвычайно интересны, так как они показывают, что о Таймырском полуострове и морях, лежащих к востоку от Таймыра, русские знали уже в XVI веке.

Дождавшись очищения Югорского Шара, голландские суда вышли в Карское море, но дальше острова Местного (Мясного) из-за льдов пройти не могли. После тщетного ожидания около этого острова улучшения в состоянии льдов до 15 сентября на совещании командиров судов было решено отказаться от дальнейших попыток плыть на восток. Это постановление было запротоколировано в следующем акте: «Мы, нижеподписавшиеся, объявляем перед богом и перед миром, что мы сделали все, что от нас зависело, чтобы проникнуть через Северное море в Китай и Японию, как нам приказано в наших инструкциях. Наконец, мы увидели, что богу не угодно, чтобы мы продолжали наш путь, и что надобно отказаться от предприятия. Посему мы решились как можно скорее возвратиться в Голландию».

Баренц, однако, протестовал против этого, настаивая на продолжении плавания и предлагая итти к западным берегам Новой Земли,

[1] Голландцы называли эту реку «Gilissy», или «Giehlsidi», что можно отожествить с русским «Елисей», как северные жители нередко называли Енисей. Указание на то, что русские мореплаватели XVI века ходили из Печоры в Енисей, мы находим также в одной записке, собственноручно написанной Баренцом, в которой говорится, что, по словам русских, Карское море «замерзало иногда настолько, что ладьи или барки, идущие иногда в Енисей из Печоры, принуждены были зимовать там». Повидимому, русские попадали на Енисей не с моря, а через Тазовскую губу и далее реками и волоками.

[2] Искаженное «Мангазея», то-есть река Таз.

зазимовать на севере этого острова и уже в следующем году плыть дальше на восток. Но этот план был отвергнут, и экспедиция вернулась в Голландию.

Так как обе голландские экспедиции не разрешили вопроса о проходе Северным морским путем в Китай, то это в значительной мере охладило пыл частных предпринимателей. И только после того, как правительством была назначена премия в двадцать пять тысяч гульденов за открытие Северо-восточного прохода, амстердамские купцы решили снарядить еще одну экспедицию на север в составе двух судов. Командиром одного корабля был назначен Ян-Рийп, а начальствование другим судном было поручено Якову ван Гемскерку. Назначить начальником Баренца, очевидно, побоялись, зная его смелый и решительный характер.

Плавание Виллема Баренца в 1596 — 1597 годах.

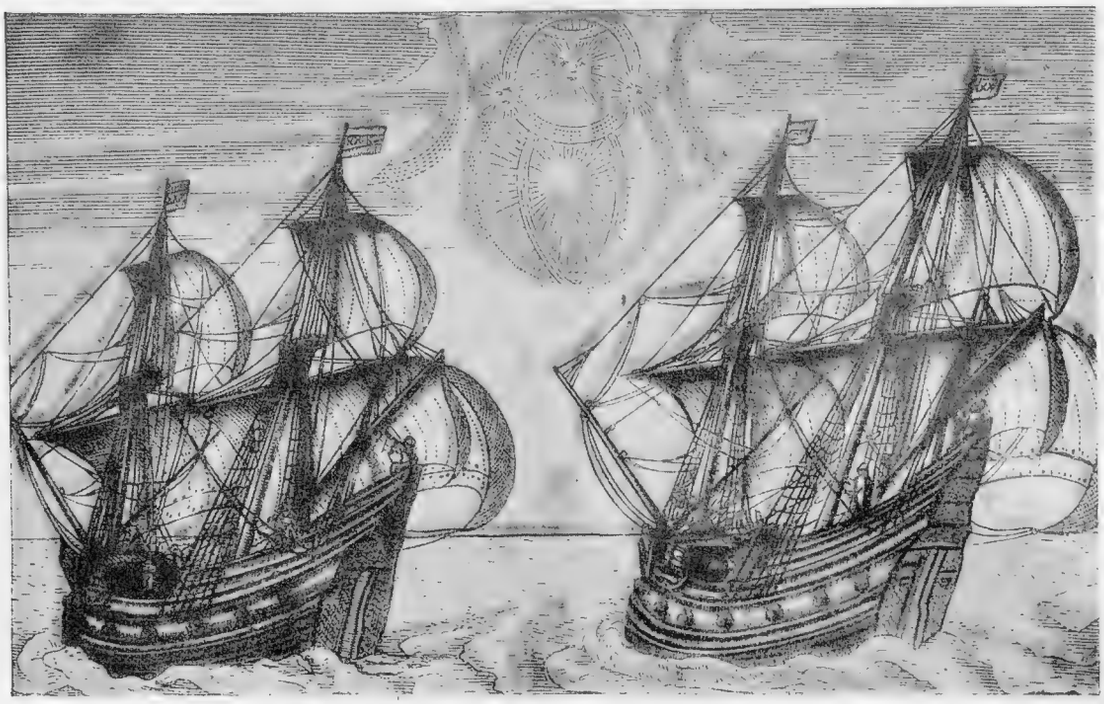
Баренц все же решил участвовать в экспедиции, приняв должность старшего штурмана на корабле Гемскерка. По выражению известного немецкого географа Гельвальда, Баренц был «душой всего предприятия, и фактическое руководство было в его руках». На судне Гемскерка находился также Геррит Де-Фер, который вел подробный дневник в течение всей экспедиции, впоследствии опубликованный.

Суда покинули Амстердам 10 мая 1596 года. 5 июня, как пишет Де-Фер, «мы встретили первый лед, который привел нас в удивление. Вначале мы думали, что это белые лебеди, и кто-то громко крикнул: «Вот плывут белые лебеди!» Услышав этот крик, мы выбежали на палубу и увидели, что это лед. Это случилось под вечер».

Проплыв немного дальше на север, мореплаватели были удивлены цветом воды, которая была «зеленая, как трава». Корабли тогда находились около Медвежьей банки, в районе которой цвет воды действительно резко отличается от синего цвета воды Атлантического океана. Эта разница в цвете воды бросается в глаза очень отчетливо.

9 июня голландцы увидели впереди неизвестный остров, географическую широту которого они правильно определили в 74°30′ N. На остров была сделана высадка, и исследователи поднялись на высокую гору. «Спускаясь с этой горы, мы находились в большой опасности и думали, что сломаем себе шею, потому что гора была очень крутая», — занес в тот день Де-Фер в свой дневник. Около этого острова голландцы убили первого белого медведя, и в память этого события остров был назван Медвежьим. Это имя остров носит и в настоящее время [1].

[1] Русские промышленники в старину называли его «Медведь». На английских картах этот остров известен также под названием острова Черри (Cherrie Island), каковое название было дано в честь одного из агентов «Московской компании» — англичанина Френсиса Черри, который в 1603 году на свои средства отправил на этот остров корабль под началь-



Суда Баренца.
Из „Морского дневника" Де-Фера, 1598 г.

От Медвежьего острова корабли поплыли дальше на север и 19 июня снова приблизились к какой-то земле. Это был Шпицберген [1], который ранее того регулярно посещался только русскими промышленниками.

«Эта земля оказалась очень большой, — пишет Де-Фер, — и мы следовали вдоль ее западных берегов до северной широты 79,5°». Таким образом, Баренц побил рекорд, поставленный им же в предшествовавшем году.

Встретив на севере Шпицбергена тяжелые льды, мореплаватели повернули на юг и 1 июля подошли опять к Медвежьему острову. При обсуждении дальнейших действий экспедиции между Рийпом и Баренцом возникло разногласие. Первый полагал, что путь в Китай нужно искать к северу от Шпицбергена, Баренц же настаивал на том, чтобы итти к Новой Земле и, обогнув ее с севера, следовать на восток. Так как каждый считал себя правым, то суда разделились: Рийп пошел к Шпицбергену, а Баренц направился к Новой Земле, которой и достиг 17 июля в районе Крестовой губы.

Следуя вдоль западного берега Новой Земли на север, Баренц 19 июля был у Крестовых островов, на один из которых мореплаватели высаживались с целью осмотреть находившиеся там русские кресты (на кресте голландцы вырезали свои надписи). Льды задержали голландцев у Крестовых островов до 4 августа («мы воспользовались этой стоянкой, чтобы выстирать на берегу наши рубашки и выбелить их на солнце»). 15 августа они были у Оранских островов, а 19 августа обогнули крайний северо-восточный мыс Новой Земли, названный ими мысом Желания. 21 августа корабли, теснимые льдами, зашли в небольшую бухту на северо-восточном берегу Новой Земли, названную Ледяной Гаванью.

26 августа судно было окончательно затерто льдами и с этого времени стало подвергаться жестоким напорам льда. 30 августа Де-Фер пишет в своем дневнике: «При страшной метели льдины стали громоздиться одна на другую, напирая на корабль. Судно приподняло, и кругом все трещало и скрипело. Казалось, что корабль должен развалиться на сотни кусков. Ужасно было видеть и слышать это, и волосы у нас вставали дыбом». Вскоре стало очевидным, что участь корабля решена

ством Стифена Беннета. Эта экспедиция, между прочим, открыла на Медвежьем острове свинцовую руду.

[1] Голландцы приняли Шпицберген за Гренландию Русские промышленники, которым Шпицберген был известен еще до Баренца (см. главу «Русские на Шпицбергене»), очевидно, также думали, что Шпицберген есть часть Гренландии, на что указывает старинное русское название Шпицбергена — Грумант. Таким образом, представление древних норвежцев о Шпицбергене («стране великанов»), который отделялся от Гренландии «ледяными скалами», было географически правильнее.

и что зимовать придется на берегу. 11 сентября голландцы приступили к сбору плавника для постройки дома и через месяц начали переселяться в него.

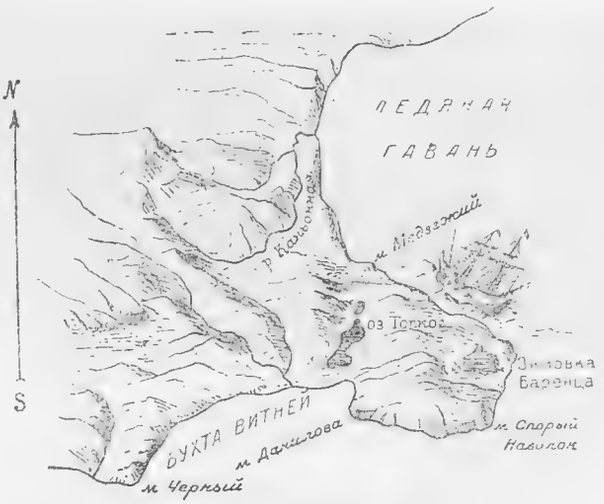
Полярная зимовка голландцев протекала в тяжелых условиях. В наскоро сколоченном из сырого плавника и взятых с судна досок доме стоял нестерпимый холод, от которого голландцы страдали тем более, что у них не было надлежащей одежды. В своем дневнике Де-Фер очень часто жалуется на ужасный холод. Так, например, 6 декабря:

«Погода жестокая, и дует очень холодный и почти невыносимый ветер с востока. Мы с жалостью смотрим друг на друга, опасаясь, что мы погибнем, если мороз еще покрепчает. Ибо какой большой огонь мы ни раскладываем, согреться мы не можем. Даже херес, который вообще так крепок, совершенно замерз, и, перед тем как раздавать, приходится оттаивать его на огне».

И 27 января:

«Продолжается жестокая погода с северо-западным ветром. В течение трех дней мы не только не выходили из дому, но даже не могли показать нос наружу. В доме ужасный холод. Стоишь возле огня так близко к нему, что чуть не обжигаешь передние части ног, а спина мерзнет и начинает покрываться инеем. В этом жалком положении мы похожи на крестьян, которые утром входят в городские ворота, целую ночь пробродив в поле».

Описание полярной зимовки голландцев может у современного читателя вызвать подозрение, не расписывал ли Де-Фер всякие «полярные ужасы». Но, читая Де-Фера теперь, необходимо перенестись за триста лет назад. Ведь тогда природа и климат Арктики были совершенно неизвестны человеку, и именно эта неизвестность сильно влияла на психику, заставляя воспринимать и переживать полярную обстановку гораздо острее, чем это делает современный человек. Незамысловатый дневник Де-Фера лишен всяких «художественных» преувеличений и прикрас, и автор излагает в нем только то, что действительно видел и ощущал.



Место зимовки Баренца.

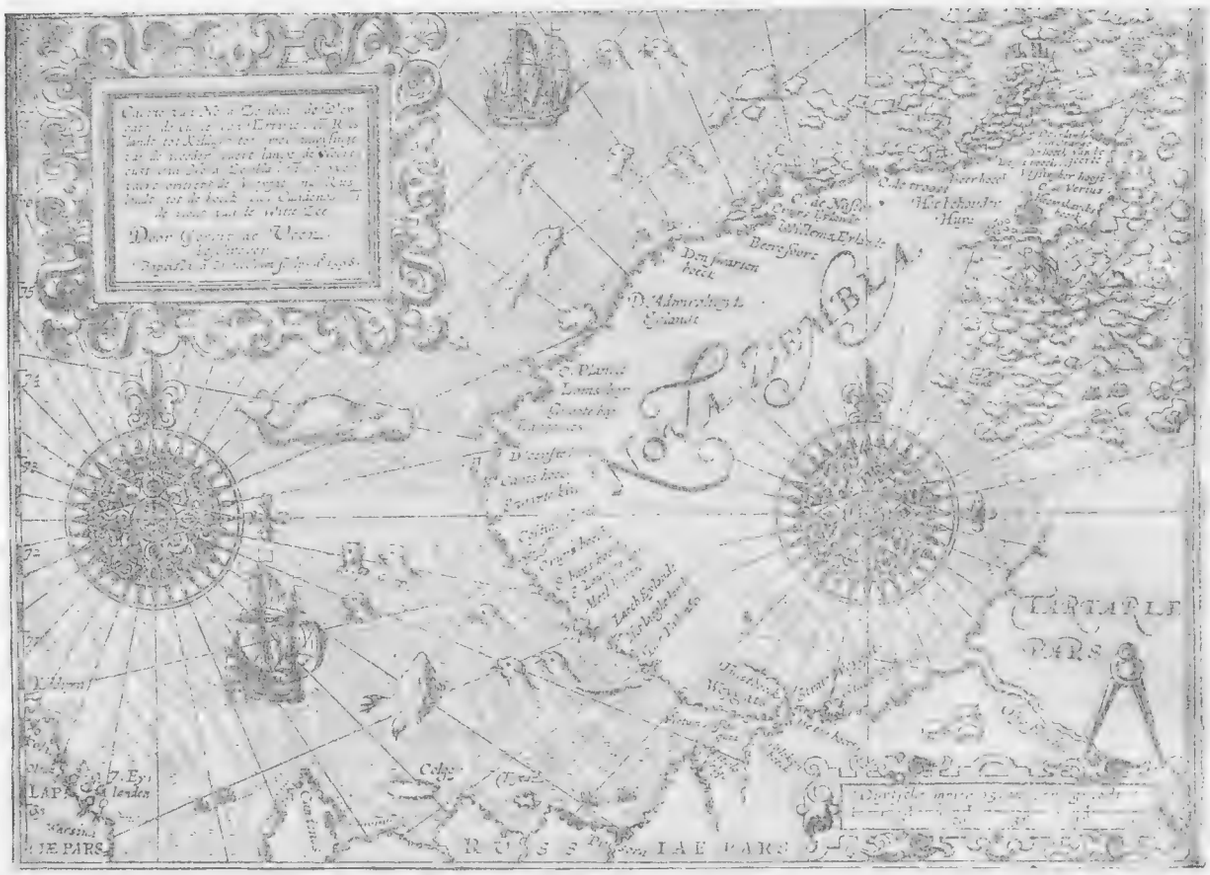
С продовольствием дело обстояло также не блестяще. Уже 8 ноября пришлось сократить паек хлеба до 200 граммов в день. К счастью, голландцев в начале зимовки часто навещали медведи [1].

В течение полярной ночи в районе зимовки было много песцов, которых голландцы ловили капканами. Песцов они ели и находили, что в жареном виде песец напоминает зайца.

Уже зимою несколько человек заболело цынгой. 28 января Де-Фер пишет: «Погода хорошая, и мы время от времени совершаем прогулки, бегаем и играем в мяч, чтобы размять свои ноги. Ибо, ведя

Домик Баренца в Ледяной Гавани.
Из „Морского дневника" Де-Фера, 1598 г.

[1] В течение сентября и октября к дому голландцев подходило 14 медведей. В ноябре и декабре медведи не появлялись вовсе, первый медведь к концу полярной ночи пришел 31 января. В конце зимы и весною медведей было сравнительно мало (с февраля по май только девять).



Карта Новой Земли и северных берегов России, от Кильдина до устья р. Оби, составленная спутником Баренца Герритом Де-Фером в 1598 г.

Пунктиром обозначен путь, пройденный шлюпками в 1597 г.

в течение долгого времени сидячий образ жизни, многие заболели болезнью, которую называют цынгой» [1].

В конце апреля и в начале мая льды, под влиянием северо-западных ветров, отнесло от берега, и голландцы стали подумывать о возвращении на родину. Обратное плавание надо было совершить на шлюпках, так как состояние судна было безнадежное. 29 мая голландцы выкопали из-под снега свою большую шлюпку и, чтобы отремонтировать ее, стали тащить к дому. «Мы силились приволочь ее к дому, но это не удавалось, так как мы были слишком слабы и истощены. Видя, что изнемогаем, мы пали духом. Тогда капитан стал ободрять нас и сказал, что нужно сделать то, что даже выше наших сил, потому что жизнь наша зависит от этого. Ибо, сказал он, если мы не протащим и не исправим шлюпку, то нам придется остаток жизни провести в качестве граждан Новой Земли и быть здесь похороненными».

14 июня голландцы покинули место зимовки.

Баренц в это время был уже тяжело болен. Покидая Ледяную Гавань, он написал краткий отчет о пребывании здесь экспедиции, вложил его в пороховницу из рога и прикрепил в дымовом отверстии дома.

16 июня, когда голландцы огибали северную часть Новой Земли, Баренц обратился к Де-Феру со следующими словами: «Геррит, где мы находимся? Не у Ледяного ли мыса? Подними меня, мне надо еще раз посмотреть на этот мыс».

20 июня Геррит Де-Фер записал в своем дневнике следующее: «Клас Андриссон [2] очень слаб, и мы хорошо сознаем, что он скоро испустит дух. Услышав, как мы говорили об этом, Виллем Баренц сказал: «Мне кажется, что и я долго не проживу». Мы не думали, что Виллем Баренц так болен. Он

[1] Известный русский ученый и мореплаватель Ф. Литке, который, очевидно, не был знаком с подлинником Де-Фера, неправильно утверждает, что в повествовании о голландской экспедиции «не упоминается о ней (цынге) ни разу» (Ф. Литке, Четырекратное путешествие в Северный Ледовитый океан, т. I, стр. 48).

[2] Один из матросов.

разговаривал с нами и стал рассматривать сделанную мною маленькую карту нашего путешествия. Потом он возвратил мне карту и сказал: «Геррит, дай мне пить». Затем им овладела такая слабость, что глаза стали закатываться, и внезапно он скончался. Итак, он умер раньше Класа Андриссона, который вскоре последовал за ним. Смерть Баренца очень опечалила нас, потому что он был нашим главным руководителем и единственным нашим штурманом».

Баренц был, несомненно, одним из выдающихся исследователей Арктики. Смелый и расчетливый, он был вместе с тем прекрасным навигатором и наблюдателем.

Наблюдения над погодой, которые голландцы производили в 1596—1597 годах в Ледяной Гавани, являются вообще первыми метеорологическими наблюдениями не только в Арктике, но и в России, и они и сейчас еще имеют научную ценность.

Море, в котором Баренц совершил свои знаменитые плавания и в водах которого нашел себе могилу, впоследствии было в его честь названо Баренцовым [1].

В почти непрерывной борьбе со льдами шлюпки голландцев 28 июля достигли острова Междушарского [2], где встретили две рус-

[1] Насколько нам известно, название «Баренцово море» впервые встречается на карте, опубликованной А. Петерманом в 1853 году. Русские в старину называли это море Мурманским; название это (Murmanskoi more) мы находим и на иностранных картах XVI и XVII веков. Оно, например, встречается на карте, составленной Г. Меркатором в 1594 году, где мы находим также название «Печорское море» (между Колгуевым и Новой Землей); последнее название общеупотребительно и в настоящее время.

[2] На юго-западе Новой Земли.

Титульный лист первого голландского издания „Морского дневника" Де-Фера (1598 г.).

Текст гласит: „Морской дневник или правдивое описание трех изумительных и никогда неслыханных плаваний, предпринятых три года подряд голландскими и зеландскими кораблями к северу от Норвегии, Московии и Тартарии, в направлении к царствам Китайскому и Синскому, затем как открыты были пролив Вайгач, Новая Земля и страна, лежащая под 80-м градусом, которую они считают Гренландией и в которой никто никогда не бывал; далее о диких и свирепых медведях и других морских чудовищах, а также о невыносимом холоде, которой они вытерпели. Как кроме этого в последнее плавание корабль был скован льдом, и сами моряки построили на Новой Земле, лежащей под 76-м градусом, дом и прожили в нем в течение 10 месяцев и, наконец, оставив корабль во льду, проплыли по морю более чем 380 миль в открытых маленьких лодках, с величайшими опасностями, неизмеримыми трудностями и невероятными тяготами. Составил Геррит Де-Фер из Амстердама".

Мемориальная доска в честь Баренца, установленная в 1881 году на одном из Оранских островов голландской экспедицией на парусном судне „Willem Barents". Найдена в 1933 г.

ские ладьи с командой в тридцать человек. Русские снабдили голландцев (которые все сильно страдали от цынги) печеным хлебом и копченой дичью и оказали им всякого рода помощь.

«Знаками мы объяснили им, — пишет Де-Фер, — что мы бросили наше судно во льдах. Тогда русские спросили: «Crabble pro pal?», и мы ответили: «Crabble pro pal»[1]. С некоторыми из этих русских голландцы познакомились еще в предшествующем году около Вайгача. «Вспомнив об этой встрече и о том, что они пили на нашем корабле вино, русские жестами спросили нас, какой напиток мы имеем сейчас. Тогда один из наших матросов черпнул воды и показал ее русским; но те покачали головой, говоря: «No dobbre»[2]. Наш капитан пригласил двух русских, которые казались главными среди них, на нашу шлюпку и дал им вина, приблизительно одну порцию — все, что у нас осталось».

2 сентября голландцы прибыли в Колу и были чрезвычайно удивлены, встретив здесь корабль Яна Рийпа, с которым год назад расстались у Медвежьего острова. Как выяснилось, Рийп в 1596 году безуспешно пытался пройти на север в районе Шпицбергена и вернулся в Голландию. В следующем году он отправился в Россию с грузом товаров и теперь возвращался домой. Шлюпки, на которых Гемскерк и его спутники совершили свое исключительное плавание от северной оконечности Новой Земли до берегов Мурмана, были в качестве трофеев оставлены в Коле и выставлены здесь в гостином дворе.

17 сентября мореплаватели покинули на корабле Рийпа гостеприимную Колу и 1 ноября прибыли в Амстердам. «На нас была та же одежда, которую мы носили на Новой Земле, головы были прикрыты шапками из песцового меха. В таком виде мы пошли в отель Питера Хасселера, который был одним из попечителей города Амстердама. Прибыв в этот отель, мы стали предметом всеобщего удивления, так как уже давно нас считали мертвыми».

После того как голландцы покинули место своей зимовки в Ледяной Гавани, она не посещалась человеком до 1871 года. В этом году в Ледяную Гавань зашел норвежский промышленник Э. Карлсен и нашел здесь дом Баренца. Дом стоял в полной сохранности, и даже внутри все было так, как это изображено на воспроизведенном рисунке Де-Фера.

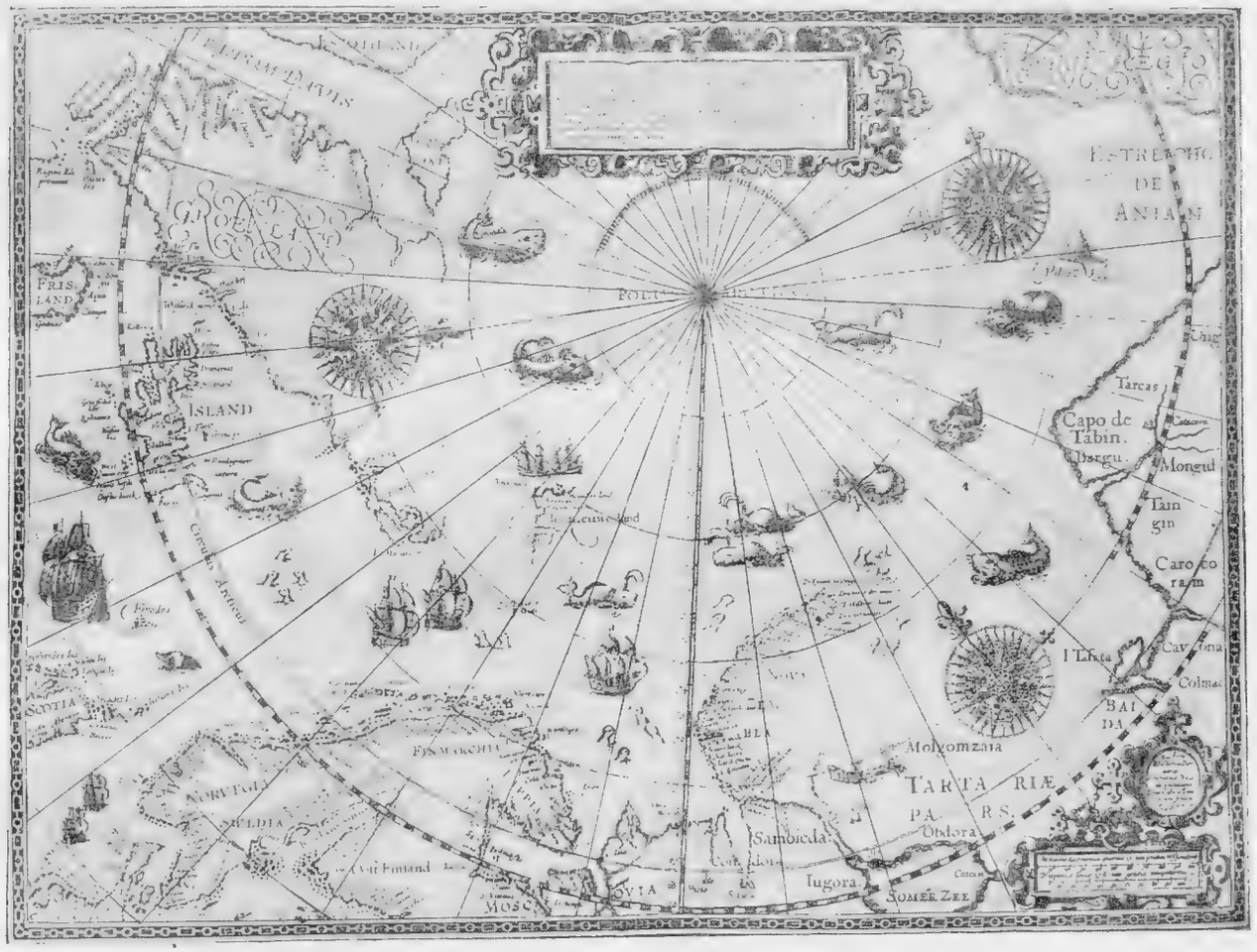
Зимовка Баренца была тщательно обследована англичанином Гардинером в 1875 году. Он нашел здесь различные книги (в том числе «Историю Китая»), карты, остатки голландского флага, компас, несколько циркулей, печать, оружие, домашнюю утварь, платье и пр. Наиболее интересной находкой явилась рукопись, упоминаемая в книге Де-Фера и оставленная Баренцом перед выходом из Ледяной Гавани в дымовом отверстии дома. Все эти реликвии в настоящее время находятся в музее в Гааге.

Развалины голландского дома в Ледяной Гавани посетил в 1933 году геологический отряд Арктического института под начальством Б. В. Милорадовича, которому посчастливилось найти несколько предметов, оставленных экспедицией Баренца (глиняный кувшин, железный ключ, башмак и др.).

Исключительно быстрый рост экономической и политической силы Голландии в конце XVI века привел к тому, что на мировом рынке голландцы всюду начали вытеснять порту-

Реликвии экспедиции Баренца, найденные в Ледяной Гавани.

[1] «Корабль пропал».
[2] «Не добро».



Карта полярных стран и северной Европы Виллема Баренца. Издана в 1598 г.

Предполагается, что карта составлена Баренцом во время зимовки на Новой Земле и привезена оттуда в Голландию Гемскерком. На карте показан Колгуев, западный берег Новой Земли. Восточнее Печоры в глубине широкой губы указан город Сибирь. Река Обь вытекает из Южного моря; на востоке (видимо, со слов русских промышленников) показан далеко выступающий к северу мыс Табин (Таймыр?), за которым лежит Анианский пролив между Азией и Америкой.

гальцев и испанцев. В 1595—1597 годах голландец Корнелий Гутман совершил плавание вокруг мыса Доброй Надежды [1], а вскоре торговля с Дальним Востоком сосредоточилась в руках голландцев. Попытки Португалии бороться со все возрастающим торговым могуществом Голландии успеха не имели. В 1602 году голландские капиталисты основали «Нидерландско-Остиндскую компанию», которая завоевала монопольное право пользоваться южным морским путем в Индию.

При создавшемся положении интересы Голландии к отысканию Северо-восточного прохода в Индию, естественно, сильно пали и постепенно сошли на-нет. В 1609 году в Северный Ледовитый океан, с целью прохода на Дальний Восток, было послано судно под начальством ван Керкговена, дошедшее только до Вайгача.

Столь же малоуспешна была экспедиция, отправленная Амстердамским адмиралтейством в 1610 году под командой Яна Мая.

Последняя попытка голландцев отыскать Северо-восточный проход была сделана основанной в 1614 году «Северной или Гренландской компанией», которая в 1625 году снарядила корабль под начальством Корнелия Босмана. 12 августа судно Босмана прошло через Югорский Шар в Карское море, но, встретив здесь много льда, было вынуждено вернуться обратно.

Несколько попыток пройти Северо-восточным проходом сделала еще английская «Московская компания». В 1607 году на средства последней совершил плавание на Север знаменитый мореплаватель Генри Гудсон, достигший в районе Шпицбергена северной широты 80°23′ и тем самым поставивший рекорд, который был побит только в середине XVIII века английскими китобоями. В следующем году (1608) Гудсон плавал на восток, но мог дойти только до западного берега Новой Земли, где высаживался (широта 72°12′ N). В месте вы-

[1] Южная оконечность Африки.

Обдорский край.
Деталь карты второй половины XVI века.

садки были обнаружены остатки костра и русский деревянный крест. Новая Земля очень понравилась Гудсону, и он писал, что «для человеческого взора — это приятная земля». Во время этого плавания, между прочим, производились первые в Арктике наблюдения над наклонением магнитной стрелки.

После плавания Гудсона в 1608 году «Московская компания» решила окончательно отказаться от дальнейших попыток искать северный проход в Индию. Гудсон поступил тогда на службу к «Нидерландской Остиндской компании» и на ее средства совершил еще два полярных плавания. В 1609 году он дошел до Новой Земли, но так как берега ее были блокированы льдами (это было 4 мая), то Гудсон отправился в сторону Америки искать проход в Китай в северо-западном направлении. В 1610 году он снова искал Северо-западный проход вокруг Америки и в этой экспедиции погиб (взбунтовавшаяся команда высадила Гудсона вместе с сыном и пятью матросами в шлюпку и оставила на произвол судьбы в открытом море).

В возможности найти Северо-восточный морской путь в Китай окончательно разочаровались. Установившийся в то время взгляд на Северный морской путь был четко сформулирован голландским географом Исааком Массой, прожившим несколько лет в Москве. «Я прекрасно знаю, — писал он в 1608 году, — и могу это доказать, что Северный морской путь закрыт и что все желающие его открыть претерпят неудачу в своих попытках». Столь же категорически высказался через полтораста лет участник Великой северной экспедиции Свен Ваксель: «Я утверждаю, что проход Северо-восточным путем есть дело невозможное». Эта точка зрения была господствующей в течение трех столетий. Лишь в 1932 году она была опровергнута историческим плаванием «Сибирякова».

Последняя попытка, сделанная в XVII веке с целью найти Северо-восточный проход, была предпринята на средства Английского адмиралтейства и нескольких частных лиц капитаном английского флота Джоном Вудом и капитаном Флоусом. На двух судах («Speedwell» и «Prosperous») они покинули Англию в мае 1676 года и 26 июня находились у полуострова Адмиралтейства на Новой Земле.

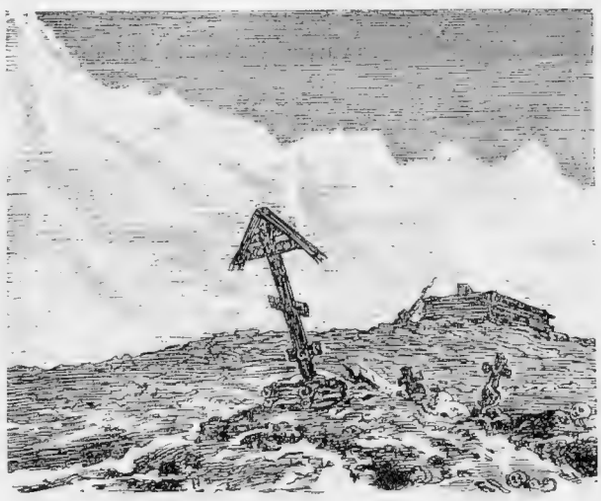
Здесь корабль Вуда сел на каменные рифы и разбился. В ознаменование этого печального события Вуд назвал мыс, около которого произошло кораблекрушение, мысом Спидилл [1]. Команду Вуда и его самого спасло подошедшее судно Флоуса.

Особняком от вышеописанных экспедиций, имевших определенное задание пройти в Китай и Индию, стоит экспедиция, отправленная в 1653 году к северным берегам Европы одной датской торговой компанией. Эта экспедиция описана де Ламартиньером, принимавшим в ней участие в качестве врача [2]. Чрезвычайно любопытная книга, в свое время широко распространенная, возбудила много толков. Большинство занимавшихся ею ученых склонно было считать де Ламартиньера «очковтирателем», пользуясь современным выражением. Так, например, В. Н. Берх [3] писал, что это «баснословное путешествие» показывает, «до какой степени простиралась ложь древних странствователей», и что «врач врет очень нагло». Од-

[1] Здесь игра слов: Спидуэлл (Speedwell), как называлось судно Вуда, означает «добрый успех», а Спидилл (Speedill) — «плохой успех». Почти на всех картах мыс неправильно называется «Спидуэлл» вместо «Спидилл».

[2] Книга эта издана также на русском языке («Записки Московского археологического института», т. XV, 1912).

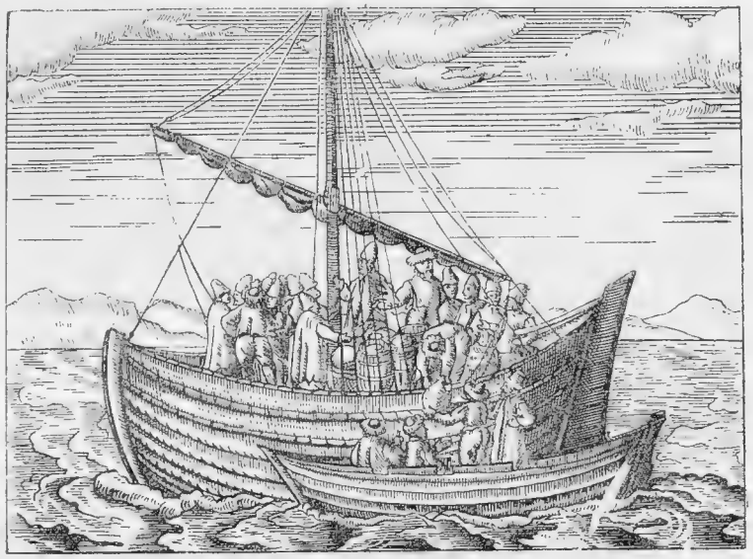
[3] В. Берх, Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, 1821, стр. 23.



Забытое становище на Новой Земле.
С рисунка А. Каразина.

нако исследование, предпринятое в более позднее время (1912) В. Н. Семенковичем, в значительной мере сняло с де Ламартиньера возводимые на него обвинения. В своем описании де Ламартиньер касается Кольского полуострова, Печорского края, Новой Земли и Шпицбергена.

Повидимому, в XVII веке какому-то голландскому судну удалось пройти до Тазовской губы. Свидетельство об этом мы находим у Ф. Страленберга, пленного шведского офицера, прожившего в Сибири 13 лет (1709—1722). Один восьмидесятилетний старик, в доме которого Страленберг жил в Тобольске, рассказывал, что у жителей Туруханска он в свое время видел ружья, шпаги, аллебарды и другие предметы, вывезенные с голландского корабля, потерпевшего крушение в Тазовской губе. Надо думать, что с этого же корабля был снят голландский колокол, когда-то вывезенный из Старой Мангазеи (на реке Таз) и еще в начале текущего века висевший в колокольне при церкви в Туруханске [1].



Русская ладья.
Из „Морского дневника" Де-Фера, 1598 г

После плаваний Баренца к Новой Земле северную часть Баренцова моря стали посещать также промысловые голландские суда, главным образом для боя китов. Повидимому, промышляли в Баренцовом море также датчане; так, известно, что в 1609 году датчанин Ян Мунк плавал с промысловой целью к Новой Земле, которой, впрочем, не достиг, так как судно его потерпело крушение у острова Колгуева, где оно два года спустя было найдено русскими промышленниками. В 1610 году Мунк повторил попытку дойти до Новой Земли уже на двух кораблях, но из-за льдов снова потерпел неудачу.

Китобойный промысел (приведший к почти полному истреблению китов в атлантико-арктических водах) давал в свое время громадные доходы. Так, например, еще в первой четверти XIX века китоловы Скоресби (отец и сын) в течение двадцати лет заработали на ките полтора миллиона рублей.

Английские и голландские китобои XVII века иногда заходили далеко в глубь Арктики. Для нас особый интерес представляют плавания голландских промышленников, которые нередко посещали Новую Землю, а иногда даже огибали ее с севера и заходили далеко в северо-восточную часть Карского моря, которая после голландцев не посещалась вплоть до начала советских работ в Арктике. К сожалению, сведения об этих старинных плаваниях голландских китобоев на северо-восток чрезвычайно скудны. Известно, что в начале XVII века два голландских корабля прошли на север и восток от мыса Желания около 300 миль, то-есть были недалеко от Северной Земли [2]. Море было совершенно свободно от льдов — факт, который раньше вызывал сомнение в достоверности этого плавания, но который теперь, после экспедиции «Садко» в 1935 году, получает совершенно иное освещение и во всяком случае может считаться вполне правдоподобным.

Некоторые сведения о старинных плаваниях голландских китобоев содержатся в замечательной книге географа Николая Витзена [3] «Северная и восточная Тартария», изданной в Амстердаме в 1692 году. Из этих плаваний следует отметить плавание Виллема де Фламинга в 1664 и 1668 годах. В 1664 году он забрался далеко на северо-восток от северной оконечности Новой Земли и достиг здесь области небольших глубин, то-есть, очевидно, дошел до того подводного гребня, который был открыт советской экспедицией на «Седове» в 1930 году. Этот гребень тянется от острова Уединения к острову Визе и далее к острову Ушакова. Интересно, что замеченное де Фламингом резкое уменьшение глубин к северо-востоку от Новой Земли навело его на мысль о существовании здесь земли «или по меньшей мере острова». Много позже эта суша действительно была открыта в виде остро-

[1] С. В. Вострогин («Азиатская Россия», т. 2, СПб., 1914, стр. 567) приводит имеющуюся на этом колоколе латинскую надпись, в которой указан 1616 год.

[2] J. Forster, Geschichte der Entdeckungen und Schiffahrten im Norden. Frankfurt a/O, 1784, S, 485.

[3] Он был амстердамским бургомистром и другом Петра I.

Бой китов в Ледовитом океане.
С гравюры XVIII века.

ва Уединения (открыт в 1878 году) и острова Визе (открыт в 1930 году). Во время своего плавания в 1668 году де Фламинг высаживался на Новую Землю и с одной из гор южнее Сухого Носа обнаружил большой пролив. Де Фламинг, несомненно, видел Маточкин Шар — пролив, разделяющий Новую Землю на два острова.

Русским Маточкин Шар был известен уже в XVI веке, когда они иногда пользовались этим проливом, плавая в устье Оби. Так, в 1584 году агент «Московской компании» в Вологде Кристофер Холмес сообщил, что русским, помимо пути кругом Медынского заворота, известен другой путь в Обь, лежащий через Matthuschan Yar (Маточкин Шар). От этого пролива до «острова, лежащего против устья Оби» (то-есть Обской губы) — Белого острова, русские считали 5 дней ходу [1].

В книге Витзена мы находим также следующее интересное сообщение: «Мне рассказали как достоверный факт, что шкипер Корнелий Роуль нашел в долготе Новой Земли и в широте 84,5 или 85° N сильно изрезанную землю, от которой во все стороны на десятки миль виднелось большое море. Когда же он, приплыв на лодке в спокойную бухту, взобрался на высокую гору, то решил, что можно плыть к северу еще добрые сутки, а то и трое, производя ловлю. Он нашел там очень много птиц, которые были совсем ручные».

Какую землю видел Роуль? Если вообще верить этому сообщению, — а Витзен критически относился к собираемым сведениям, — то это могла быть только Земля Франца-Иосифа. То, что эта земля описывается как сильно изрезанная («gebroken») и что на ней было много птиц, вполне отвечает ландшафту Земли Франца-Иосифа. Даваемая Витзеном географическая широта, однако, не совпадает с широтой Земли Франца-Иосифа, лежащей между 80-й и 82-й параллелями. О плавании Роуля, относящемся приблизительно к 1675 году, Витзен получил сведения через третье лицо, а потому возможно, что широта виденной Роулем земли была перепутана. Возможно также, что Роуль хотел прихвастнуть и прибавил несколько градусов, — среди полярных китоловов это было в то время почти в обычае [2].

[1] I. H a m e l, Tradescant der aeltere 1618 in Russland, St. Petersburg, 1847, стр. 229.

[2] Некоторые китоловы доходили до явного вранья. Так, например, английского гидрографа Моксона, жившего во второй половине XVII века, один штурман уверял, что он был на Северном полюсе и даже «проходил на два градуса по ту сторону полюса; там не было льда, а погода стояла такая же прекрасная и теплая, как в Амстердаме летом». Вуду рассказывали о двух голландцах, проплывших к северо-востоку от Шпицбергена до 89° северной широты.

Не подлежит, однако, сомнению, что китобои XVIII века, промышлявшие в Гренландском море, действительно нередко достигали высоких широт. Любо-

Таким образом, не исключено, что человек познакомился с Землей Франца-Иосифа еще задолго до того, как этот архипелаг был официально открыт австро-венгерской экспедицией Пайера и Вайпрехта (1873).

В 1675 году Новую Землю посетил голландский китолов Корнелий Снобеггер. В горах, расположенных на западном берегу Новой Земли, в широте 73°,5, внимание Снобеггера было привлечено блестящими камнями. Он привез их в Голландию, где они подверглись исследованию, причем оказалось, что в них содержится серебро, — правда, в небольшом количестве. Снобеггер — первый иностранец, сообщивший о полезных ископаемых Новой Земли.

О серебряной руде на Новой Земле еще раньше знали русские. Так, в 1786 году архангельский чиновник Ступинцов утверждал, что в губернском архиве «есть старинное письменное дело об отправлении повелением царя Ивана Васильевича рудокопов искать на Новой Земле серебряную руду по примеру новгородцев». Так как архангельский губернский архив сгорел в 1779 году, то, к сожалению, долгое время не представлялось возможным проверить утверждение Ступинцова.

Вполне определенное указание на то, что русское правительство в XVII веке посылало на Новую Землю людей «по рудяному делу», заключено в челобитной крестьян Пустозерского острога царю Алексею Михайловичу от 1667 года: «А в прошлых, государь, годах, по твоему великого государя указу, Роман Неплюев, и Фома Кыркалов, и Василий Шпилкин ходили для отыскной руды и всяких сыскных узорочей на Новую Землю и в Югорский Шар, на Микулкин и на иные морские островы» [1].

О том же говорит «Наказ пустозерскому воеводе Ивану Неелову» (1667 года): «На Мезене, у посацкого человека у Фомы Кыркалова лежит снасть всякая к рудяному делу, ломы и иные снасти железные, и парусы, и всякие судовые снасти, и котлы; да он же Фома посылан на море для сыску руды и на Новую Землю, в те поры у него снасти положены были».

После кропотливых и тщательных поисков проф. А. А. Зворыкину и его сотрудникам удалось разыскать совершенно не известный документ, рассказывающий об экспедиции Романа Неплюева на Новую Землю. В одном из томов, хранящихся в Центральном государственном архиве древних актов, обнаружена на пожелтевшей и полуистлевшей бумаге рукопись, представляющая собой подлинник выписки из посольского приказа за 1652 год.

Рукопись подверглась тщательной реставрационной обработке. С большим трудом удалось разобрать густую вязь строк. Чернила порыжели и местами выцвели, множество слов нельзя было прочесть. Рукопись начинается словами: «В прошлом во 159 (1651. — *В. В.*) году по государеву цареву и великого князя Алексея Михайловича всея Великия и Малыя и Белыя России самодержца указу посылан на Новую Землю для сыску серебряныя и медныя руды и узорочного каменья и жемчугу и для рассмотрения угожих мест Роман Неплюев».

По этой и другим рукописям удалось шаг за шагом восстановить картину экспедиции Романа Неплюева, для того времени огромной по размаху; личный ее состав насчитывал 83 человека. Интересно описание Новой Земли: «Та земля стала за морем, к матерому берегу нигде не приткнулась и лесов никаких на ней нет, кроме плавника, и то небольшое, и на ровных местах все камень голой» [2].

Приблизительно в это же время на Новую Землю с целью поисков серебряной руды был послан Иван Неклюдов, который вместе с тем должен был выстроить здесь крепость. О поездках Неклюдова на Новую Землю упоминает Витзен, не называя, однако, его фамилии: «Некоторый русский господин, желая загладить учиненное им прежде преступление, донес несколько времени тому назад Московскому Двору, что на Новой Земле имеются серебря-

---

пытные сведения о широтах, достигнутых английскими китобоями в Гренландском море и к северу от Шпицбергена, были собраны Баррингтоном (Barrington, The possibility of approaching the North Pole, new edition, London, 1818).

Приводим из его книги некоторые наиболее достоверные данные.

Год	Судно	Достигнутая широта
1746	„Ann and Elizabeth“	82°34′
1751	„Campbeltown“	83°30′
1754	„Unicorn“	82°03′
1756	„Providence“	83°00′
1762	„Betsy“	82°00′
1765	„Prince Frederick“	83°40′
1766	„Reading“	82°30′
1770	„Freelove“	81°00′
1773	„Thistle“	81°42′
1773	„Whale“	82°15′

В 1780 году судно „Rising Sun“ поднималось севернее 82° («Philosophical Magazine», 1799, July). Судно В. Скоресби старшего «Resolution of Whitby» достигло 24 мая 1806 года широты 81°30′ (на меридиане 1° E). Скоресби полагал, что от этой точки можно было бы пройти на ENE еще 60—100 миль.

[1] «Дополнения к Актам историческим», V, 1855, стр. 172.

[2] Сейчас на основе найденных документов заканчивается работа о первой государственной экспедиции на Новую Землю. В ней рассказывается о поездке Романа Неплюева в Москву, о подготовке и ходе экспедиции, о трагической гибели большинства участников и самого Неплюева.

ные руды. Его послали туда, но он возвратился без всякого успеха; будучи отправлен вторично, со множеством работников, не возвратился он оттуда, но со всеми погиб»[1]. Вторая поездка Неклюдова, состоявшаяся в 1672 году, представляла собою, повидимому, довольно крупное предприятие. Об этом свидетельствует не только упоминание Витзеном «множества работников», но также и то, что к партии Неклюдова были прикомандированы священник и дьяк, как это явствует из относящейся к 1672 году грамоты патриарха Иосафа II игумену Сийского монастыря, в которой говорится: «Мы, святейший патриарх, указали послать с Двины на Новую Землю с Иваном Неклюдовым для божественного пения попа и дьячка»[2].

[1] N. Witsen, Noord en Oost Tartarye. Amsterdam 1705 (первое издание—1692), стр. 927.

[2] «Журнал Министерства народного просвещения», 1847, № 9.

Рассказы о серебряной руде на Новой Земле нередко и позже тревожили воображение людей.

Новоземельский корщик Афанасий Юшков[3] уверял, что на Новой Земле серебро находится в изобилии и что оно выходит на поверхность «как некоторая накипь». Увлеченный этими рассказами, директор Шуваловской сальной конторы в Архангельске Кин в 1757 году отправил Юшкова на Новую Землю отыскивать эту «накипь», но Юшков по пути к Новой Земле умер.

Последние голландские китоловы были на Новой Земле около 1725—1730 годов. Еще в конце XVIII века на западном берегу Новой Земли находили оставленные голландцами салотопенные ямы.

[3] А. Юшков в 1737—1739 годах принимал участие в плаваниях лейтенанта С. Г. Малыгина в Карском море.

ЛИТЕРАТУРА

Гельвальд Ф., В области вечного льда. История путешествий к Северному полюсу, СПб., 1881

Де Фер, Плавания Баренца, Л., 1936.

Haklyut R., The principal navigations, voyages and discoveries. London. 1589.

Asher G., Henry Hudson, the navigator. London. 1860.

Journal du capitaine Jean Wood. Recueil de voyages au Nord, tome II. Amsterdam. 1732.

Witsen N., Noord en Oost Tartarye. Amsterdam, 1692 (второе издание—1705).

Печать
„Московской компании".

ПОЛЯРНЫЕ ПЛАВАНИЯ РУССКИХ В XVI—XVII СТОЛЕТИЯХ

Морской путь из Поморья в Обь был хорошо известен русским еще в середине XVI века. Иностранные экспедиции, искавшие Северо-восточный проход в Китай и Индию, вынуждены были пользоваться не только советами, но и помощью русских кормщиков.

Обширная область, привлекавшая поморских промышленников своими пушными богатствами, лежащая к востоку от низовьев Оби и связанная с морем, была известна русским под названием Мангазеи (Молгонзеи) — по имени жившего здесь ненецкого племени. В первых строках сказания «О человецех незнаемых на восточной стране и о языцех разных», относящегося к концу XV века, говорится: «На восточной стране, за Югорьскою землею, над морем, живут люди Самоедь, зовомыи Малгонзеи» [1]. Названия Molgomzaia, Molgomsaia, Molgomzay значатся и на картах того времени (Антония Дженкинсона — 1562 год, Меркатора — 1587 год, Барёнца — 1597 год, и др.).

Следует напомнить, что во второй половине XVI века московская держава решительно шагнула за Урал.

В 1574 году сольвычегодские солепромышленники Строгановы выхлопотали грамоту, разрешавшую им строить городки «в Сибирской стороне за Югорским каменем [Уральский хребет]... на Тоболе реке, и на Иртыше, и на Оби, и на других реках». В связи с этим пожалованием Строгановы стали обследовать путь в Сибирь.

В 1581 году начался поход за Урал казачьей экспедиции под начальством предприимчивого уральца Василия Тимофеевича Аленина, известного в истории под именем Ермака. Экспедицию снарядили Строгановы. Завоеванная Ермаком «Новая Сибирская Землица» была включена в состав русского государства.

Общее восстание местных жителей на некоторое время освободило Сибирское ханство. Однако уже в 1586 году воеводы Василий Сукин и Иван Мясной на развалинах татарской Тюмени на реке Туре поставили город, который стал опорным пунктом для дальнейшего наступления. Спустя год был поставлен другой острожек на Тоболе, в центре бывшего Сибирского ханства. Тобольск стал главным административным центром русской Сибири. Для защиты границ от нападений татарских орд в 1594 году на реке Таре, притоке Иртыша, был построен город Тара. Остатки орды бывшего сибирского хана Кучума вынуждены были уйти в степи Казахстана и Средней Азии.

Так же настойчиво русские осваивали «чрез каменный путь» с Печоры. В 1593 году на нижней Оби был поставлен город Березов. Окрестные остяцкие княжества были покорены и стали платить ясак московским воеводам. Началось продвижение вверх и вниз по Оби. В 1594 году в земле сургутских остяков был поставлен город Сургут, в 1598 году в стране нарымских остяков (селькупов) — город Нарым, в 1595 году у входа в Обскую губу была основана Обдорская крепость.

В 1597 году сольвычегодский посадский человек Артемий Бибиков открыл более короткую сухопутную дорогу от Соликамска на верховья Туры. В следующий год здесь был основан город Верхотурье — пограничная таможня, через которую отныне шел официальный тракт из Москвы в Сибирь.

Следующим этапом русского продвижения на восток был переход с реки Обь на Енисей.

Бесконтрольное хозяйничанье в Мангазее поморских промышленников уже давно беспокоило московских воевод. В 1600 году, во второй год царствования Бориса Годунова, московское правительство снарядило большую экспедицию под начальством князя Мирона Шаховского и Даниила Хрипунова для покорения Мангазеи. Заготовленные для экспедиции

[1] Впервые это сказание подробно разобрано Д. Н. Анучиным в работе «К истории ознакомления с Сибирью до Ермака», «Древности», кн. 14, М., 1890.

суда оказались непригодными для «морского хода», и войску пришлось пробираться через тундру на оленях, отобранных у обдорских остяков. Не без участия промышленников правительственная экспедиция подверглась полному разгрому со стороны самоедов. В следующем году на выручку Шаховскому и Хрипунову был послан новый отряд. В 1601 году на реке Таз, несколько выше впадения в нее реки Панча-Яга, на месте уже существовавшего селения промышленников по приказу Бориса Годунова был заложен город Мангазея. Основателями его были воеводы князь Василий Масальский и Савлук Пушкин. Мангазея и стала конечным пунктом плаваний русских моряков и торговых людей.

В Мангазее жили не только торговые люди и государственные чиновники; сюда стекались и «всякие люди», бежавшие «от государственных податей, а иные от воровства и от своей братьи, от всяких долгов». Постоянное население Мангазеи было немногочисленно — всего около ста человек, число же временно проживавших достигало тысячи. Мангазея была окружена стеной с пятью башнями. Воеводский двор, съезжая изба, таможенная изба, гостиный двор, торговая баня, лавки находились внутри города, хаты же мангазейского населения ютились в стенах.

Имелась в городе и тюрьма. В ней содержались аманаты [1], которых «кормили отчасти хлебом, а большею частью падалью и юколой [2]».

[1] Заложники из туземцев.

[2] Мороженая рыба — главный корм сибирских ездовых собак.

Спустя шесть лет, в 1607 году, у впадения Туруханa в Енисей возникло Туруханское зимовье, которое сделалось местом оживленной пушной ярмарки. Впоследствии (1676) в Туруханское зимовье была перенесена резиденция мангазейских воевод, и оно стало называться Новой Мангазеей. Город Туруханск на месте Новой Мангазеи существует и поныне.

Одним из первых упоминается в русских источниках плавание в Обскую губу московского гостя Луки — впрочем, неудачное. Об его походе, относящемся ко времени между 1584 и 1598 годами, говорится, что «ходил москвитин Лука гость с товарищи проведывати Обского устья тремя кочи, и те-де люди с великие нужи примерли, и осталось тех людей всего четыре человека».

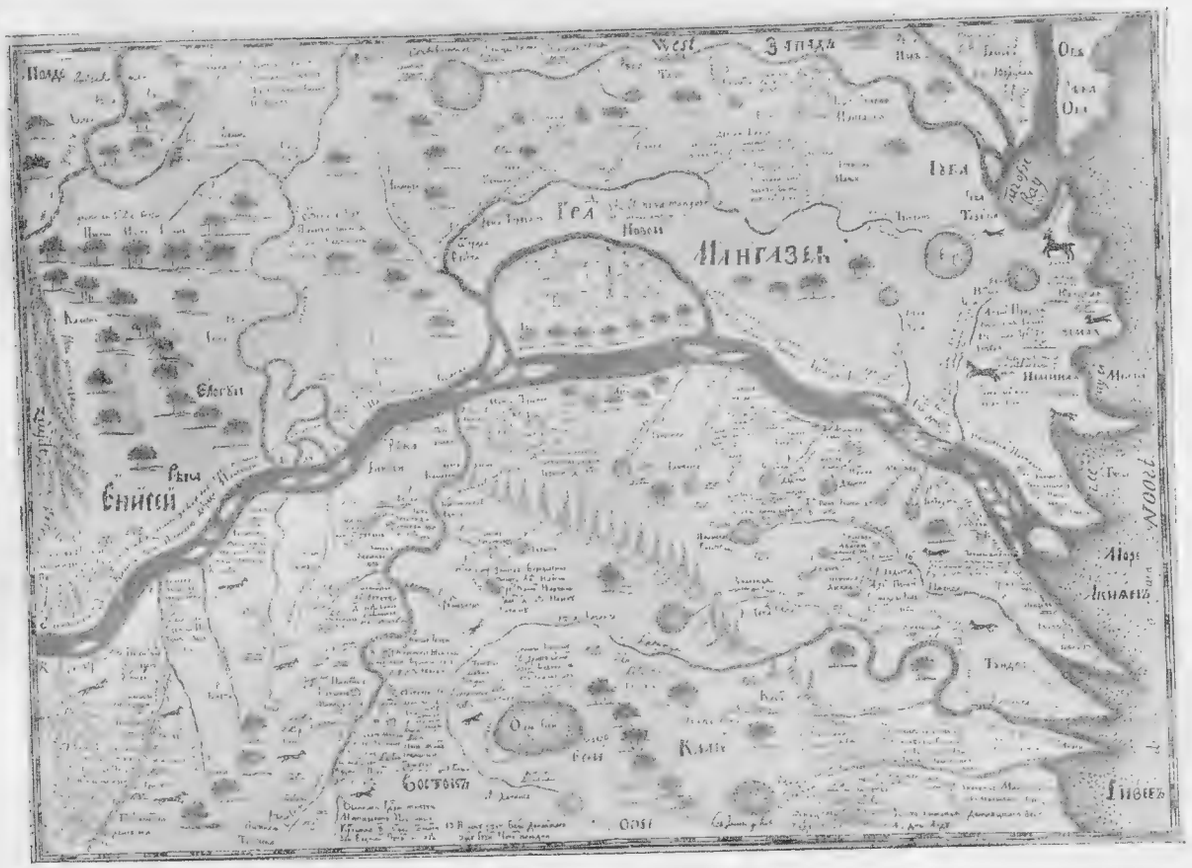
В Мангазею русские ходили из Двины, Мезени и Пустозерска.

Морской путь в Мангазею лежал от устья Печоры «большим же морем-окияном на урочище Югорский Шар». Отсюда плавали «Нарзомским морем» [3] к западным берегам Ямала, где поднимались на север до устья реки Мутной [4]. Чтобы не огибать Ямал с севера, входили в эту маленькую реку («чрез можно камень перебросить») и «тянулись бечевой» до озер, из которых река Мутная берет свое начало. Далее озерами и протоками доходили до волока на озеро, из которого течет река Зеленая, а по этой последней уже сплавлялись в Обскую губу. «Сухого волоку от озера до

[3] Самая южная часть Карского моря.

[4] Под Мутной рекой в старину понимали нижнее течение реки Морды и реку Се-Яга западную.

Покорение Сибири Ермаком.
С картины художника В. И. Сурикова (Русский музей).



Земля Мангазейская из „Чертежной книги Сибири 1701-го года" Семена Ремезова.

озера» было только около полукилометра, «место ровное, земля песчана». От устья Зеленой реки бежали «парусным погодьем» по Обской губе, затем сворачивали в Тазовскую губу и по реке Тазу плыли до Мангазеи. Весь морской путь совершался на «кочах» — небольших судах грузоподъемностью около шести-семи тонн. «Делали кочи крепкие, и лес в них был добрый, мелкий, и ушивали, и конопатили, и смолили, и во всем делали дельно, чтоб те кочи к морскому ходу были надежны». Эти плоскодонные однопалубные суда имели в длину до 25 метров. Лавировать под парусами они не могли и ходили, только пользуясь прямым ветром[1].

Древний путь через Ямал был обследован летом 1936 года экспедицией Н. Н. Воеводина, который пришел к заключению, что этот путь и сейчас пригоден для местных грузоперевозок.

Кроме Ямальского волока, существовал и другой старинный путь из Северной Двины и Печоры на Обь. На кочах доходили только до устья реки Кары, «а по ней хаживали вверх сухим путем до другой реки[2], впадающей в Обскую губу, при которой, построив новые суда, отправлялись на оных далее»[3]. Об этом пути русские мореходы рассказывали англичанину В. Гордону в бытность его на Печоре в 1611 году. Интересно отметить, что он встретил тогда в устье этой реки тридцать русских людей, направлявшихся частью в Мангазею, частью на Новую Землю.

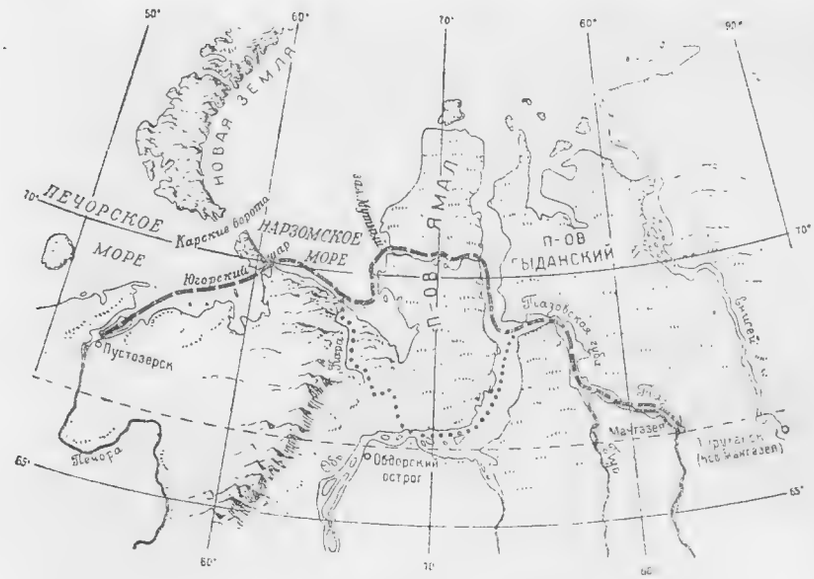
Наконец, изредка поморы, плававшие в устье Оби, пользовались и путем вокруг острова Белого.

Не всегда плавания в Мангазею проходили удачно: нередко встречные ветры заставляли возвращаться обратно, нередко «льды не пропускали». «А коли бог не даст подсобных ветров, и тогда все кочи ворочатся в Пустоозе-

[1] Приводим описание кочей, даваемое В. Г. Богоразом: «Кочи были сшиты из деревянных досок раздвоенным ивовым корнем. Они были сколочены деревянными гвоздями, сквозь верченые дыры, конопачены мхом, слегка помазаны по швам сырой смолой живицей. Вместо якоря был большой камень на ивовом «кляче» (канате). Паруса были сшиты из полувыделанных шкур, как на чукотских байдарах. В кочах не было ни одного гвоздя, ни атома железа. В общем это было кораблестроение эпохи неолита» (В. Г. Богораз, Чукчи, ч. 1, Л., 1934, стр. 37). Даваемое Богоразом описание относится к кочам сибирских мореходов XVII века. Кочи, на которых русские плавали по Баренцову и Карскому морям, по-видимому, были несколько более совершенной постройки.

[2] Река Щучья.

[3] Чулков, Историческое описание российской коммерции, 1781, т. I, кн. 1, стр. 98.



Пути из Печоры в Мангазею в XVII веке.

ро, а коли захватит на Мутной или на Зеленой реке позднее время, и на тех реках замерзают и животишка своя и запасы мечут на пусте, а сами ходят на лыжах в Березовский уезд. А как займут льды большие, ино обходят около льдов парусом и гребью недель с шесть, а иногда и обойти льдов немочно, и от тех мест ворочаются назад в Пустозеро». При благоприятных же условиях от Архангельска «поспевают в Мангазею в полпяты недели» (то-есть в 18 суток).

Вообще морской путь в Мангазею считался тяжелым, потому что он лежал через «непроходимые злые места от великих льдов», где приходилось претерпевать «всякие нужи». Тем не менее, по свидетельству современников, «от Архангельского города в Мангазею по вся годы ходят кочами многие и торговые и промышленные люди со всякими немецкими товары и с хлебом»[1]. Имеются следующие не полные данные о числе кочей, плававших из Поморья в Мангазею: 1601 год — четыре кочи (сорок человек), 1602 год — четыре кочи, 1610 год — шестнадцать кочей (сто шестьдесят человек), 1611 год — кочи не дошли до Обской губы и вернулись, 1612 год — шестнадцать кочей, 1613 год — семнадцать кочей.

В литературе есть указания, что плавания русских в Обь происходили ежегодно[2].

Таможенный голова И. Саблин писал в 1654 году, что до него «при прежних мангазейских таможенных головах приходили в Мангазею морем многие кочи с хлебными запасами и русскими товарами, в год кочей пятьдесят и больше».

С первого взгляда может показаться странным, что русские на своих кочах установили довольно правильные торговые сношения с Обью, тогда как иностранцам, обладавшим несравненно лучшими мореходными средствами, это сделать не удавалось. Главная причина успеха русских заключалась в том, что они были жителями Севера, хорошо освоились с природой Севера и накопили много полезных знаний, которые помогали в их смелых плаваниях. Знание природы Арктики и в настоящее время является необходимым условием успеха всякой полярной экспедиции, всякого предприятия в полярной области. Иностранные мореплаватели XVI и XVII веков, искавшие Северо-восточный проход, попадали в совершенно не знакомую для них обстановку. Ломоносов правильно указал, что неудача их объясняется тем, что они «не имели довольного знания натуры, ниже ясного воображения предлежащей дороги».

Наконец, русские кочи — суда с несомненно очень низкими мореходными качествами, которые поэтому в литературе принято всячески поносить («утлые», «кое-как сколоченные», «неуклюжие» и т. д.), — в данном случае представляли, по сравнению с иностранными судами, определенные преимущества, потому что плавали в Мангазею не открытым морем (где опасность от льдов была больше), а вблизи берега, то-есть по чрезвычайно мелкому фарватеру («и в губах местами глубоко, а в иных местах и суда ставают»), который был недоступен для иностранных экспедиционных судов с большой осадкой. Именно благодаря плаванию подле самого берега, что можно было выполнить только на мелких «посудинах», наши поморы и овладели морским путем в Обь.

Не лишне вспомнить, что Амундсен, первый совершивший плавание Северо-западным проходом, также обязан своим успехом в значительной мере тому, что совершил это плавание на небольшой «скорлупке», какой была его «Иоа» (72 фута длины, 47 регистровых тонн).

С Оби на Енисей русские попадали через Тазовскую губу и далее речками и волоками между Тазом и Енисеем. Первые сведения об устье Енисея дал двинянин Кондрашка Курочкин, который достиг его в 1610 году, спускаясь из Туруханска вниз по течению Енисея. Курочкин рассказал, что «падет-де Енисея

[1] Миллер Г., История Сибири, II. Л.—М., 1941, стр. 232.

[2] Dissertation of the learned John Isaac Pontanus. (Напечатано в J. Pinkerton, A general collection of voyages, vol. I, London, 1808, pp. 127—130.)

в морскую губу Студеного моря, которым ходят немцы из своих земель кораблями ко Архангельскому устью». Курочкин установил, что в устье Енисея нет мелководного бара и «большими кораблями из моря в Енисей пройти мочно», а также что «Енисея-де глубока, кораблями по ней ходить мочно». Это большое преимущество Енисея перед Обью, о котором более трехсот лет назад сообщил Кондрашка Курочкин, было в полном объеме практически использовано только при советской власти, основавшей на Енисее большой морской порт (Игарка).

В том же 1610 году русские промышленники достигли морем устья Пясины [1], а в 1611 году один пермяк рассказывал англичанину Логану, что за Пясиной находится другая река, называемая Хатанга. Когда-то в устье Пясины и по ее течению существовало много русских промысловых поселков; развалины их были обнаружены экспедицией Е. И. Иголкина в 1933 году. Во второй половине XVII века русские вели в Енисейском заливе и прилежащей части Карского моря интенсивный промысел морского зверя [2]. В XVII веке на побережье к востоку от Енисейского залива появились промысловые становища, опустевшие, однако, уже в середине следующего столетия. По свидетельству Минина и Стерлегова, в 1740 году между островом Диксона и устьем Пясины находилось семь зимовий, но, по словам Минина, «жители их в давние годы померли», в устье же Пясины во времена Минина промышленники еще жили («мангазейские и енисейские посадские и разных городов гулящие и ссыльные»). К востоку от устья Пясины Стерлегов в 1740 году не видел ни одного зимовья.

Развившееся торговое мореплавание из Поморья в Обскую губу было в 1619 году насильственно прекращено правительственным указом. Москва опасалась, что рано или поздно иностранцы станут плавать в Обь, минуя «корабельное пристанище» в Архангельске, дававшее государству большой доход («мочно немцам пройти в Мангазею из своих земель, не займуя Архангельского города»). С другой стороны, правительство боялось, что русские купцы начнут торговать с иностранцами на Крайнем Севере, избегая уплаты пошлины («учнут торговати с немцы, утаясь в Югорском Шару, на Колгуеве, на Канином Носу, и государеве казне в пошлинах истеря будет»). Поэтому, как писал в Москву тобольский воевода князь Иван Куракин, «немцам в Мангазею торговать ездити позволить не мощно; да не токмо им ездити, ино-б и русским людям морем в Мангазею от Архангельского города ездить не велеть».

Запрещение русским ходить морем в Мангазею мотивировалось тем, чтобы «немецкие люди от Пустоозера и Архангельского города в Мангазею дороги не узнали». Вести торговлю с Мангазеей предписывалось сухим путем, через Тобольск и Березов.

[1] Впрочем, устья Енисея и Пясины были, несомненно, известны русским еще до Курочкина, так как низовья этих рек изображены на карте Исаака Массы, составленной по русским источникам не позже 1609 года.

[2] Recueil de voyages au Nord, VIII, Amsterdam, 1727, стр. 210—21

Старая Мангазея.
Реставрация Музея Арктики (Ленинград).

Селение на реке Оби.
С гравюры первой половины XVIII века.

После завоевания Казанского ханства и Западной Сибири чрезвычайно возросло значение сухопутных путей, ведущих за Урал с верховьев рек бассейна Камы. Особенно большое значение приобрел самый короткий путь — от Соликамска в верховья реки Туры, где был основан город Верхотурье, игравший потом столь значительную роль в сношениях с Сибирью, что иностранцы называли его «воротами Сибири». Дорога через Верхотурье была официально признана московским правительством.

Продвижение на восток русских людей, достигших в конце XVI века реки Оби, несколько замедлилось во время крестьянской войны и борьбы русского народа с польско-шведской интервенцией, хотя не прекращалось и в это время. С новой силой наступление на восток развернулось как раз в двадцатых годах XVII века, когда и был обнародован указ о запрещении «морского хода».

Поморы вначале энергично протестовали против запрещения морского пути в Мангазею и просили, чтобы «из Мангазеи в Русь и в Мангазею с Руси ходить большим морем по-прежнему, чтоб вперед без промыслов не быть». Однако они были вынуждены подчиниться, когда, по ходатайству воеводы Куракина, из Москвы пришел «заказ крепкий», причем ослушавшимся грозило «быть казненными злыми смертьми и домы разорити до основания». В результате «та дорога, по государеву указу, от дальних лет в крепкой заповеди с смертною казнью належит, чтоб никакой человек тем заповедным путем из большого моря-окиана (Баренцова моря) в Мангазейское море (Карское), ни из Мангазейского моря в большой окиан никто не ходил». Чтобы следить за выполнением этого приказа, в Югорском Шаре, на острове Матвеевом, а также на Ямальском волоке содержалась стража. Она должна была «проведывать про немецких людей, чтобы отнюдь в Сибирь в Мангазею немецкие люди водяным путем и сухими дорогами ходу не происками».

Указ московского правительства надолго задержал развитие морских связей с Обь-Енисейским краем. Вопрос об использовании Северного морского пути был вновь поставлен только 250 лет спустя русским деятелем Севера М. К. Сидоровым, а регулярная эксплоатация этого пути началась лишь при советской власти.

Для сношений между Тобольском и Мангазеей некоторое время еще пользовались морским путем (по Обской и Тазовской губам), но в 1667 году и этот путь был запрещен указом тобольского воеводы Годунова: «Впредь кочевого ходу не будет, а посылать через Енисейск» (то-есть сухим путем.—*В. В.*). Когда полярное мореплавание было запрещено строгим указом московского правительства, город Мангазея стал утрачивать свое значение. В довершение бед город в 1643 году почти выгорел. «Жены и дети наши, — доносили служилые люди в Москву, — живучи в Мангазейском городе, терпят голод, а теперь должаться не у кого, потому что город запустел». В 1672 году город Мангазея был упразднен по указу Алексея Михайловича. Вскоре после этого Мангазея опустела и разрушилась. Само место, где стоял этот некогда цветущий полярный город, было забыто и найдено только в 1900 году.

В 1927 году место бывшей Мангазеи, называемое ненцами Тагаревы-харад (разломанный город), посетила советская экспедиция,

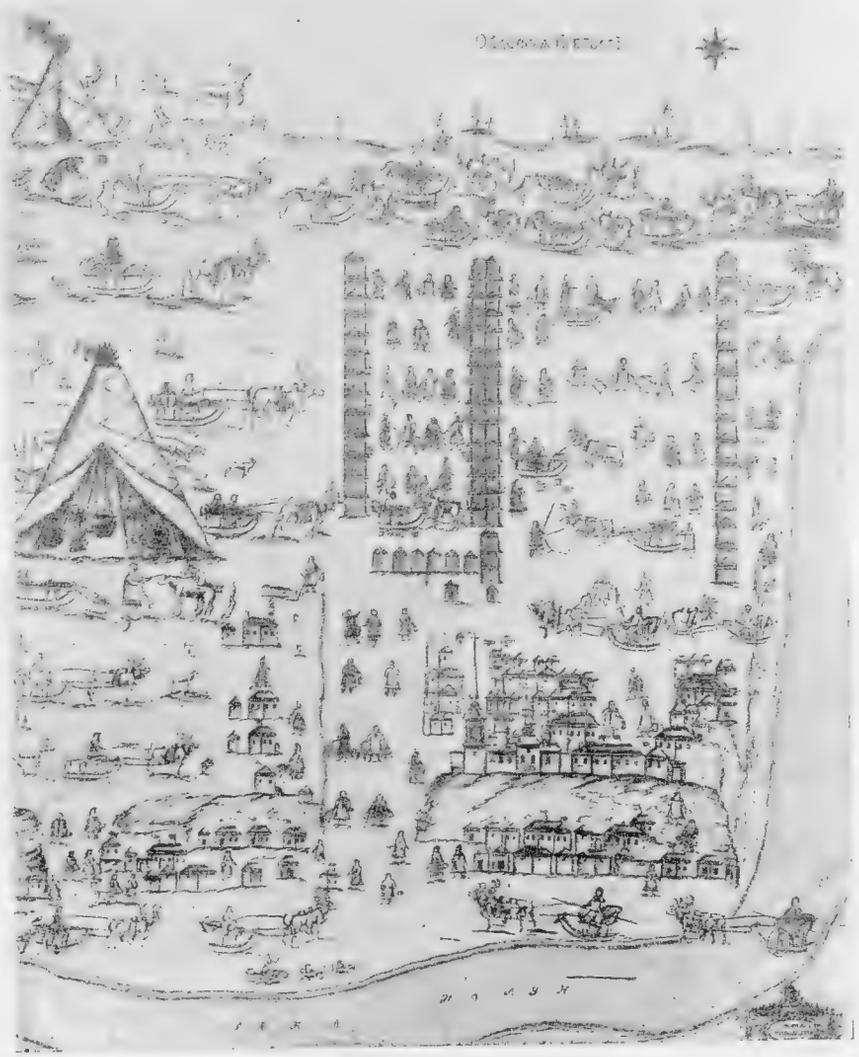
Тобольский Кремль в XVII веке.
Со старинного рисунка

давшая следующее описание бывшего города: «По берегу торчат бревна — остатки стен. Из построек сохранился какой-то сруб, отстоящий от берега (Таза) шагов на сто. Одна стена его обрушилась, а три оставшиеся наклонились. Вся площадь, на которой был расположен город, имеет сейчас не более квадратного километра (берег сильно подмывается) и покрыта кочками и кустарником. В центре площади имеется насыпь вроде кургана, в некоторых местах прощупываются под землей бревна».

Совсем недавно, накануне Великой Отечественной войны, было получено свидетельство того, что в начале XVII века русские полярные мореходы пересекли Карское море до пролива Вилькицкого, прошли этот пролив и вышли в море Лаптевых.

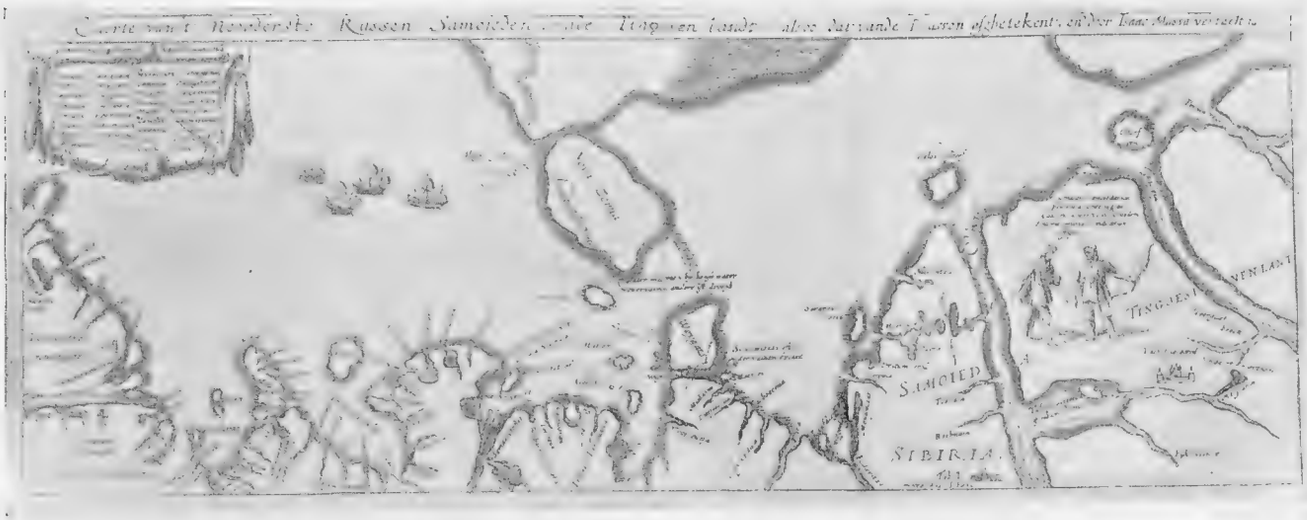
Об этом плавании, пожалуй, одном из самых замечательных, предпринятых русскими мореходами, стало известно благодаря находкам, сделанным гидрографической экспедицией на судне «Норд». В сентябре 1940 года эта экспедиция высадила на северный остров Фаддея, расположенный у входа в залив Фаддея, в 130 километрах к юго-востоку от мыса Челюскина, топографический отряд. На западном берегу этого небольшого острова гидрографы обнаружили между камнями различные предметы — старинные медные котлы, изъеденные ржавчиной ножницы, топор, сковородки, медный колокольчик, несколько голубых бусин и сгнившие меха. При предпринятом через некоторое время вторичном осмотре этого места под насыпью из мягкой гальки, прикрытой сверху большими камнями, были найдены оловянные тарелки, старинные монеты, серьги, перстни, нательные кресты, пищаль и другие предметы старинного происхождения. В конце сентября «Норд» стал на зимовку у мыса Фаддея.

В апреле 1941 года участники экспедиции на «Норде», производя топографические работы на берегу залива Симса, обнаружили здесь остатки избушки, построенной из плавника. Летом этот район был обследован подробнее, причем было найдено много старинных предметов — монеты, бусы, перстни, компас, солнечные часы, огниво с кремнем, колокольчики, медные котлы, кости людей и животных и др. Не подлежит сомнению, что предметы, найденные на острове Фаддея и в заливе Симса, принадлежали русским мореходам, судно которых потерпело крушение.



Обдорская крепость в XVII веке.
Рисунок обдорского казака (фамилия автора и дата неизвестны).

Исследование монет, во множестве найденных на острове Фаддея и в заливе Симса (всего 3479 штук), позволило установить время плавания экспедиции, потерпевшей кораблекрушение у острова Фаддея. Самая старая из найденных монет относится к царствованию Ивана III (1462—1505), а самые поздние — к царствованию Михаила Романова (1613—1645); больше всего монет было времен Ивана IV (1533—1584) — всего 1171. Так как



Карта „Северной России, страны самоедов и тунгусов", составленная Исааком Массой и опубликованная в Голландии в 1612 г.

О происхождении карты И. Масса сообщает: „Я имел приятеля в Московии, брат которого бывал там (т. е. в Сибири. — *В. В.*), и он дал мне немалую карту этих стран... Он сам бывал в Вайгачском проливе и знал всю местность до реки Обь, но о более дальних странах он только слыхал. Таким образом, карта эта передает только береговые места. Я получил ее с большим трудом, так как русский, сообщивший ее мне, подвергся бы смертной казни, если бы о том узнали".

монет времен Михаила Романова оказалось немного (158), особенно принимая во внимание продолжительность его царствования, уже при предварительном анализе был сделан вывод, что плавание к острову Фаддея состоялось в начале царствования Михаила Федоровича Романова, примерно около 1620 года. Учитывая, что (как мы видели выше) плавание по Карскому морю было запрещено правительственным указом в 1619 году, можно принять, что плавание состоялось несколько раньше, приблизительно около 1618 года. Обстоятельный анализ денежных сокровищ, выполненный И. Г. Спасским, установил, что собирание этой казны было закончено около 1617 года, когда экспедиция, следовательно, и направилась в свой путь.

Особый интерес представляют некоторые предметы обихода русских мореходов.

На острове Фаддея и в заливе Симса обнаружены пищали и боеприпасы к ним, значительное количество свинцовых пуль, сырого свинца и, повидимому, разложившегося пороха, а также пулелеек. Таким образом, мореходы имели первоклассное для своего времени огнестрельное вооружение.

В снаряжении оказались также настоящие мореходные приборы: солнечные часы и компас. Нужно ли искать лучшего доказательства неправильности весьма распространенного мнения, что казаки и промышленники «шли, как слепые, без компаса, без карт, без всякого морского опыта» (В. Г. Тан-Богораз). Находки свидетельствуют, что древние русские мореходы знали основы штурманского дела своего времени и имели необходимый для этого специальный инструментарий.

В уникальной таймырской коллекции оказались искусно сделанные шахматы, остатки богатого русского платья, шнурки-завязки от которого украшают на концах золоченые шарики, кожаная обувь с каблуками, набранными из кожаных вырезок и подбитых железными подковками.

Рукояти двух ножей покрыты тончайшим резным узором и орнаментализованными надписями славянской вязью. Эти надписи, по свидетельству А. П. Окладникова, обнаруживают не только мастерскую руку искусного резчика, но и уверенность опытного писца — грамотного каллиграфа. Примечательно, что на одном из ножей узор отличается особой свежестью и не заполнен инкрустацией, на нем видны только отдельные капли олова. Повидимому, мастер резал надпись и орнамент во время зимовки (в заливе Симса). В свое время М. В. Ломоносов, говоря о древнем русском мореплавании, спрашивал: «Сверх сего были

Места находок останков экспедиции древних русских мореходов.

ли кто среди них хотя человек грамотный, не только знающий мореплавание?» Только теперь, спустя два века, мы можем ответить утвердительно: да, в составе русских мореходов XVI—XVII веков были люди грамотные и знавшие морскую науку.

На основании исследования предметов, найденных на острове Фаддея и в заливе Симса, научный сотрудник Краевого музея в Красноярске Б. О. Долгих пришел к следующим выводам [1].

«1. Люди, плывшие в XVII столетии на погибшем у острова Фаддея судне, были прекрасно знакомы с условиями и вкусами сибирского рынка, и значительное количество вещей везлось именно в целях сбыта.

2. Несомненно, что путешественники были русские, знакомые с передовой техникой Западной Европы.

3. Путешествие было тщательно подготовлено и обеспечено совершенным для того времени снаряжением. Предположение о том, что судно случайно зашло к северной оконечности Таймыра, таким образом, исключается.

4. Среди путников был человек, имевший одежду (кафтан) из тонкого сукна, обладавший какой-то жалованной грамотой, кортиком и значительным количеством денег. Путешественники умели играть в шахматы.

5. Путники занимались не только торговлей, но и пушным промыслом и имели собак.

6. Среди путешественников была женщина (или подросток).

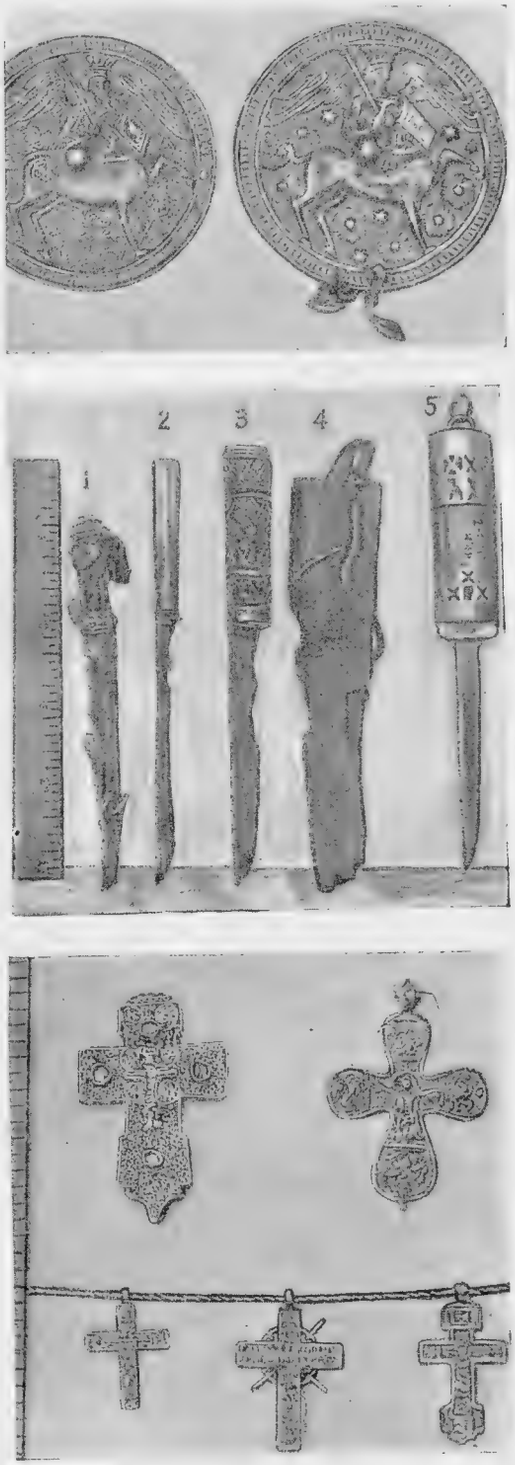
7. Путешественники имели связи с коренным населением Севера, что доказывается куском оленьей шкуры, сшитой нитками из жил».

Что касается направления плавания судна, то Б. О. Долгих предполагает, что судно шло с запада на восток, причем вышло оно не из Енисея или Оби, а из какого-то северного порта Европейской России (вероятно, из Архангельска, Мезени или Пустозерска). Общий ход этой первой морской экспедиции, проникшей из Карского моря в море Лаптевых, Б. О. Долгих рисует следующим образом:

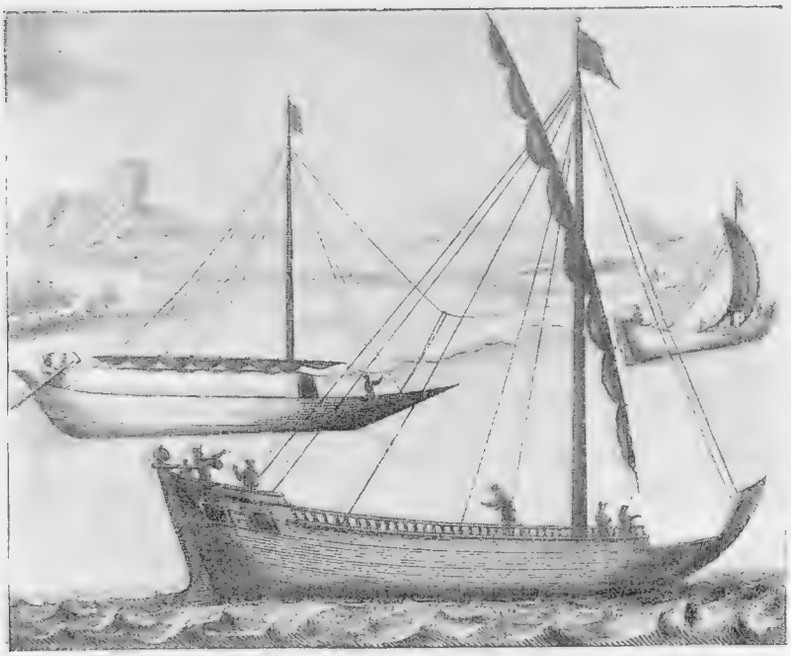
«Морское судно (коч), шедшее на восток в обход Таймыра, было около северо-западного берега северного острова Фаддея раздавлено льдами или погибло, налетев на камни. На этих камнях в 1940 году сидело судно «Норд», но последнему удалось благополучно сойти.

Люди перешли с судна на остров, успев спасти часть вещей. Дождавшись, когда море замерзло, они переходят на материк. Часть вещей они оставляют на острове, засыпав их галькой и закрыв каменными плитами, часть увозят с собой на саночках. Пройдя на запад

[1] Б. О. Долгих, Новые данные о плавании русских Северным морским путем в XVII веке, «Проблемы Арктики», № 2, 1943.



Реликвии древних русских мореходов XVII в. Вверху: бронзовое зеркальце (орнаментированная сторона). Слева для сравнения воспроизведена „медаль" из коллекции Красноярского музея, принадлежавшая некогда шаману из Мархинского улуса.
В середине: *1* и *2* — нож и ножны к нему; *3*—нож с надписью вязью на рукояти; *4*—кожаные ножны; *5*—современный нож нганасан.
Внизу: медные и серебряные кресты.



Парусные суда в Сибири. На первом плане досчаник.
Из книги „Северная и Восточная Тартария" Николая Витзена, 1692 г.

до залива Симса, они строят здесь из плавника избушку, в которой остаются двое, в том числе женщина (или подросток). Остальные потерпевшие крушение уходят дальше в надежде добраться до человеческого жилья. Оставшиеся двое живут в избушке, питаясь песцами, но в конце концов гибнут».

Таким образом, находки, сделанные на острове Фаддея и в заливе Симса, показали, что русские мореходы первой четверти XVII века пересекли все Карское море и плавали в северо-западной части моря Лаптевых и что им принадлежит честь первого обхода на судне северной оконечности Азии — мыса Челюскина. Этот подвиг был ими выполнен за 260 лет до знаменитого плавания Норденшельда на «Веге».

Исследовательские работы, проведенные в 1945 году на месте находок специальной историко-археологической экспедицией Арктического института под руководством А. П. Окладникова, уточнили общую картину выдающейся экспедиции XVII века.

Исследования А. Окладникова подтвердили, что первые русские, плававшие по морю Лаптевых, пришли сюда не из Лены (как предполагалось до сих пор), а с запада, со стороны Карского моря.

С находками на острове Фаддея и в заливе Симса интересно сопоставить приводимые Витзеном в его книге «О северной и восточной Тартарии» (изданной в 1692 году) сведения о попытках русских обогнуть морем Таймырский полуостров. Бывший тобольский наместник Головин сообщил Витзену, что «было 6 или 7 попыток объехать вокруг Таймырского полуострова из реки Енисея, но смелые плаватели каждый раз или погибали, или, встречаясь с массами льда, возвращались, ничего не сделав»[1]. Едва ли можно сомневаться в том, что обнаруженное в заливе Симса зимовье принадлежало мореплавателям, о которых рассказывал Головин. Свидетельство о том, что северное побережье Таймырского полуострова посещалось русскими еще до Челюскина, мы находим у упоминавшегося нами англичанина Логана, которому один пермяк рассказывал в 1611 году, что «на морском берегу, приблизительно на полпути между реками Пясиной и Хатангой, были найдены камни, из которых некоторые похожи на золото, а некоторые — на серебро».

С прекращением, в силу правительственного указа, торгового мореплавания по Карскому морю не прекратились, однако, чисто промысловые плавания русских.

В одном документе, относящемся к 1647 году, имеется указание, что в прошлые годы «с Новой Земли с кожею и салом моржовым и с костью рыбья зубу, на Колмогоры и в Двинской уезд торговых и промышленных людей в приезде осенью было много». В другом документе, 1667 года, говорится, что «летом ходяг на море на Новую Землю и по морским островам в больших судах для моржового промысла мезенцы и пинежана на Югорский Шар и Вайгач остров, и всякие морские островы ведают»[2]. О том, что русские ладьи ходят на Новую Землю, счел долгом упомянуть и автор описания поездки в Россию голландского посла Конрада ван Кленка, посетившего в 1675 году Архангельск[3].

Главным объектом промысла в Карском море был морж. Англичанин Вильям Персглоу, живший в Пустозерске в 1611—1612 годах, указывает, что в особенно больших количествах морж держится у мыса Нарамзей,

[1] Цитировано по А. Миддендорфу, Путешествие на север и восток Сибири, ч. I, СПб., 1860, стр. 64.

[2] «Дополнения к Актам историческим», V, 1855, стр. 172.

[3] Historisch Verhael og beshryving van de voyagie gedaen onder de suite van den Heere Koenraad van Klenk. Amsterdam, 1677, стр. 26.

куда [1] пустозерцы ежегодно отправляли ладью с целью промысла моржа [2].

В девяностых годах XVII столетия путешествовавшему по московскому государству Избранду Идесу русские рассказывали, что они для зверобойного промысла ходят на кочах к Вайгачу, а если там промысел плохой, то идут промышлять в Карское море. [3]. Известно плавание корщика Родиона Иванова в 1690 году, судно которого потерпело крушение у Шараповых Кошек [4]. Промышленники провели зиму на берегу Ямала, ютясь в хижине, сделанной из смеси глины, шерсти и крови моржа и тюленя. В следующем году они были найдены другим русским промысловым судном, к приходу которого из пятнадцати человек осталось четыре, — остальные умерли от цынги. Заболевания цынгой, очень часто со смертельным исходом, были среди русских полярных мореходов заурядным явлением. Несомненно, распространению цынги содействовал господствовавший тогда предрассудок, будто мясо морского зверя и белого медведя является «поганым». Сами поморы приписывали заболевание нездоровому климату, главным образом густым туманам.

Интересный памятник, свидетельствовавший о старинных плаваниях русских по Ледовитому океану, обнаружил в первой четверти XIX века П. Пахтусов на острове Долгом. Он нашел здесь крест, поставленный в 1730 году. По рассказам пустозерских жителей, этот крест был поставлен на могилах семидесяти человек, совершивших плавание из Оби к Соловецким островам и вынужденных на обратном пути зазимовать на острове Долгом, где все погибли.

Особенно часто русскими промышленниками посещались западные берега Новой Земли. Из ходивших к этому острову промышленников наибольшей известностью пользуется Федот Рахманин из Мезени, который во второй половине XVIII века двадцать шесть раз зимовал на Новой Земле, шесть раз на Шпицбергене и пять лет «препроводил в Сибири для тамошнего мореплавания из реки Енисея». В 1780 году [5] он вышел из Енисейска с целью пройти через Карское море в Архангельск. Однако штормовая погода и льды вынудили Рахманина стать на зимовку в Енисейском заливе у Зверева зимовья. Здесь судно потерпело аварию, и многие из его экипажа погибли. В память зимовки Рахманин поставил на высоком мысу лиственничный крест [6].

Несомненно, поморы добирались и до крайней северной оконечности Новой Земли, которую они называли мысом Доходы. По свидетельству В. Крестинина (1789), «далее сего носа, от которого начинаются восточные берега Новой Земли, промышленники в Карское море за промыслом зверей не ездят по причине множества переносных льдов». Впрочем, мыс, около которого зимовал Баренц, был известен мезенским мореходам, и они называли его «Спорый Наволок».

В конце XVIII века мыс Желания, повидимому, обогнул мезенский промышленник Алексей Иванович Огкупщиков, прошедший этим путем в устье Оби. Это был один из самых известных в свое время новоземельских промышленников; он плавал на Новую Землю

[1] По предложению А. Шренка, мыс Нарамзей есть северная оконечность Ямала (A. G. Schrenk Reise nach dem Nordosten des europäischen Russlands Theil II, Dorpat, 1854, стр. 200).

[2] Purchas his Pilgrims. Vol. III, London, 1625.

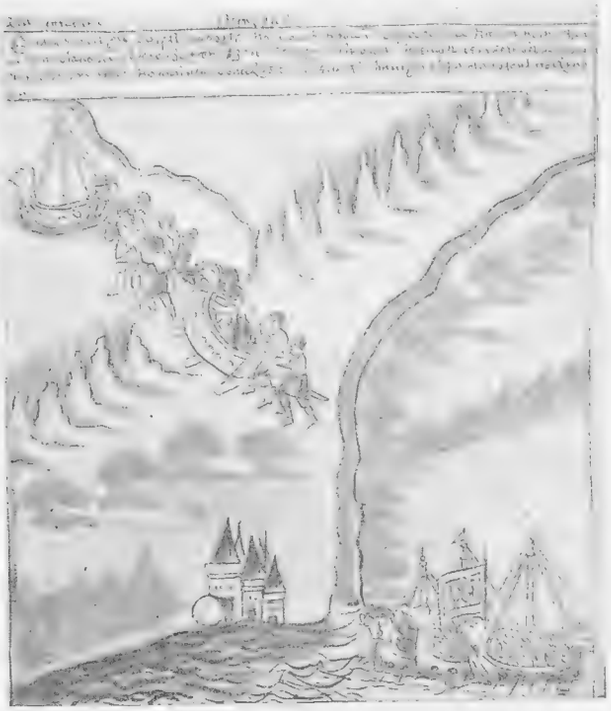
[3] Recueil de voyages au Nord, Tome VIII, Amsterdam, 1727, стр. 178.

[4] У западного берега полуострова Ямала.

[5] Этот год дает Е. И. Владимиров («Героический рейс шхуны «Утренняя заря», Л.—М., 1940, стр. 5). П. И. Третьяков («Туруханский край», «Записки Русского географического общества», т. 2, 1871; отд. оттиск, стр. 17) относит это плавание к 1775 году, что едва ли правильно. Паллас (Neue Nordische Beiträge, I, стр. 341) дает 1781 год.

[6] Этот крест стоял здесь еще в 1877 году, когда его видели участники плавания на «Утренней заре», обнаружившие также могилу матросов Рахманина.

Оружие сибирских казаков (рогатины, копья, бердыши, внизу — затынная пищаль).
Экспозиция Государственного исторического музея (Москва)



Переволакивание лодок с помощью катков.
„Из Сибирской истории" Сем. Ремезова. Конец XVII века.

с тринадцатилетнего возраста в течение пятидесяти лет. В 1835 году северную оконечность Новой Земли обогнул кемлянин Исаков.

К восточным берегам Новой Земли поморы ходили редко. Исключением был олончанин Савва Лошкин, приятель Рахманина, который около 1760 года объехал вокруг всей Новой Земли, причем две зимы провел на ее восточном берегу[1]. После Лошкина Новая Земля была обогнута впервые лишь в 1870 году (норвежцем Иоганнесеном).

Мы уже говорили выше, что в двадцатые годы XVII века продвижение русских на восток в глубь Сибири развернулось с новой силой. Великие сибирские реки Обь, Енисей, Лена, впадающие в Ледовитый океан, являлись естественными рубежами для отдельных этапов этого продвижения. Левые и правые притоки разветвленной речной системы Сибири, в ряде мест весьма близко примыкающие друг к другу, составляли как бы две почти параллельные дороги, рассекающие непроходимую тайгу (на юге) и тундру (на севере). Южный путь проходил по правым притокам Оби (Кеть) и Верхней Тунгуски (Ангара), а также по верховьям реки Лены. Северную дорогу образовывали Нижняя Тунгуска (правый приток Енисея) и Вилюй (левый приток Лены). Между реками лежали волоки: через них люди волочили на себе лодки и груз.

Захват сибирских земель, где «соболи добрые и зверья много», осуществлялся в значительной мере за счет частной инициативы. Обычно впереди на поиски «немирных землиц», еще не обложенных ясаком, мест, богатых соболем и другим пушным зверем, пробирались ватаги промышленников, снаряженных на средства купцов. По их следам, а иногда и самостоятельно шли служилые люди — казаки — из сибирских городов. За ватагами завоевателей двигались представители московской власти. На перепутьях они ставили небольшие деревянные крепости — острожки, которые впоследствии становились военно-административными и торговыми центрами обширного края.

Сбор ясака обычно выливался в открытый грабеж местного населения и не только в пользу «государевой казны», но и в личную пользу сборщиков податей («сами корыстуются»). Правда, правительственный наказ требовал, чтобы ясак собирали «ласкою, а не жесточью», и чтобы служилым людям отнюдь «теми соболями и мягкой рухлядью не корыстоваться». Но наказ оставался только благим пожеланием, на самом же деле объясачивание местного населения и приведение его в «вечное холопство» производилось обычно с большой жестокостью.

В случае «непокорности» местных жителей казакам предписывалось «громить их немалым разорением», что казаки и исполняли весьма ревностно.

Иногда при сборе ясака насилия были столь нестерпимы, пишет проф. Н. Н. Фирсов[2], что от них «ясашные люди метались в воду и тонули».

У местного населения служилые люди «имали жен и детей, и животы и скот грабили и насильства им чинили многие». На Индигирке и Охоте служилые люди «имали себе у тунгусов и юкагиров жен и дочерей для блудного дела», а на Колыме «с кого платеж не будет, с тех-де в войско емлют сильно жены, и дочери, и сестры, и племянницы, и те женки из войска продают промышленным людям на соболи»[3].

[1] Единственный источник, благодаря которому до нас дошли сведения об этом замечательном полярном плавании. это рассказ Федота Рахманина, записанный в 1788 году членом-корреспондентом Петербургской Академии наук В. В. Крестининым и опубликованный им в «Новых ежемесячных сочинениях» (часть XXXI, 1789, январь). Рассказы о Лошкине и его плавании были еще свежи среди архангельских мореходов в 1821 году, как об этом засвидетельствовано Ф. Литке («Четырекратное путешествие в Северный Ледовитый океан», 1828, ч. I, стр. 92). В историчности Саввы Лошкина не может быть никаких сомнений, и совершенно несправедливо некоторые авторы прибавляют к имени этого замечательного русского морехода эпитет «полулегендарный».

[2] «Чтения по истории Сибири», вып. 1, М., 1915.

[3] «Колониальная политика московского государства в Якутии XVII в.». Институт народов Севера. «Труды по истории», 1936, т. I, стр. 107.

Злоупотребления при сборе ясака были обычным явлением, и часто число «поклонных соболей» (то-есть соболей, дававшихся сборщику в виде взятки) равнялось или превышало число ясачных соболей. Воеводы и приказчики «богатели многим богатством, а государю приносили от того многого своего богатства малое». Военнопромышленные экспедиции казаков и рядовых промышленников снаряжались, как правило, либо на средства купцов, либо в долг. Казаки и промышленники, не страшась больших трудностей, шли в «немирные земли», нередко терпели холод и голод, ели сосновую кору, коренья, траву, несли немалые потери от воинственных сибирских народов, от цынги, а по возвращении едва сводили концы с концами. Почти весь их доход уходил на покрытие долгов, в оплату за снасть и снаряжение. Немногие служилые люди выбивались в «детей боярских», получали более высокое жалование и доходные места. Остальные вынуждены были снова итти в походы, терпеть «жестокую нужду», переносить холод и голод.

Как уже рассказывалось выше, перейдя за Камень (Урал), русские уже в 1601 году основали в северо-западной Сибири промышленный и административный центр — Мангазею. В 1619 году в Западной Сибири был основан второй такой центр — Енисейский острог (Енисейск). Опираясь на Мангазею и Енисейск, русские стали предпринимать походы дальше на восток, на реку Лену.

Путь из Мангазеи на Лену лежал по Нижней Тунгуске и по ее притоку Титее; далее волоком переходили на реку Чурку, впадающую в реку Чону — приток Вилюя, по которому и выходили на Лену. Путь из Енисейска шел сперва вверх по верхней Тунгуске до устья Илима, по которому следовали до впадения в него реки Идермы. Здесь находился так называемый «Ленский волок», ведший к верховью реки Муки; следуя по этой реке, попадали в реку Купу, а затем в реку Куту — приток Лены.

Мангазейские казаки, закончив сбор ясака, обычно возвращались обратно, енисейские же казаки нередко селились на Лене. На почве сбора ясака между мангазейскими и енисейскими казаками происходили кровопролитные столкновения: «меж себя у тех служилых людей для тое своей бездельныя корысти бывают бои, друг друга побивают до смерти».

Первым русским, достигшим реки Лены, был, повидимому, мангазейский промышленник Пенда. Однако до нас дошли только

Взятие аманатов.
С картины худ. Романишвили (Музей народов СССР).

Сторожевая башня эпохи завоевания Лены русскими — один из немногих исторических памятников старого Якутска.

Заснято в 1937 г.

весьма отрывочные сведения о его походе, который относят к 1620 году. Во всяком случае к 1630 году путь с Енисея на Лену был русским хорошо известен, так как в этом году енисейский воевода кн. С. И. Шаховской послал в Москву «роспись» землям к востоку от Енисея. В 1632 году мангазейский воевода А. Ф. Палицын представил доклад о путях с Енисея на Лену, к которому приложил «чертеж».

В 1630 году на Лену двинулось несколько отрядов, причем отряд мангазейского казака Мартемьяна Васильева вернулся с двумя тысячами соболей; большую часть собранного ясака он утаил в свою пользу. В том же году с Енисея на Лену перешел енисейский казак Михаил Стадухин, позже достигший Колымы и Охотского моря.

Слухи о богатствах «великой реки Лены» разносились по всей Сибири. Ее сравнивали с Мангазеей, некогда сказочно богатой мехами. «...та великая река Лена угодна и пространна, и людей по ней разных земель кочевных и сидячих и соболей... мало... славнее и люднее тое реки нет... и будет та Лена река другая Мангазея», — писали современники [1].

Для закрепления за собой новых земель казаки и здесь ставили крепости. В 1630 году атаман Иван Галкин с тридцатью казаками построил в верховьях Илима, у начала Ленского волока (с реки Илима на приток Лены — реку Куту), Илимский острог. В следующем году Галкин прошел по Куте и при ее впадении в Лену заложил Усть-Кутский острог.

В 1632 году казачий сотник Петр Бекетов заложил на правом берегу Лены, приблизительно в 75 километрах ниже теперешнего Якутска, Якутский острог. Несколько лет спустя Якутский острог был перенесен на то место, где в настоящее время стоит Якутск. Так возник административный центр обширнейшего воеводства.

Из Якутска казаки и промышленники спускались вниз по Лене. Первым достиг устья Лены тобольский казак Иван Робров [2]. Выйдя в 1633 году в «Святое море» (то-есть Ледовитый океан) [3], он поплыл на коче на восток и открыл устье реки Яны. «И пришед на Янгу реку, — говорится в поданной Робровым челобитной, — собрали ясаку 20 сороков соболей и черную лисицу». Ясак Робров отослал в Енисейск, сам же оставался на Яне, где выстроил зимовье. Около 1636 года Робров вышел из Яны в море и отправился «по морю на новую сторонною на Индигирскую реку, а Собачья тож», для «приску новых землиц». На Индигирке Робров построил два острога и оставался здесь до 1640 года, когда вернулся в Якутск.

Робров был первым русским, побывавшим на Яне и Индигирке, что он подчеркивает в своей челобитной: «преж меня на тех тяжелых службах, на Янге и на Собачьей, не бывал никто — проведал я те дальные службы».

В 1642 году Робров снова отправился в устье Лены, откуда перешел на реку Оленек, где и оставался до 1647 года. На Оленеке, на «усть Пиликты реки», Робров поставил зимовье.

Здесь Робров собирал с местного населения ясак, а в обеспечение уплаты ясака держал в остроге аманатов (заложников). В данном Роброву якутским воеводой наказе предписывается «аманатов держать в казенке в большой крепости в железах, и в день и в ночь надсматривать, из казенки вон не выпу-

[1] Из наказа от 6 августа 1638 года стольнику Петру Головину и дьяку Ефиму Филатову, посланным в Сибирь, на реку Лену, для постройки острога и приведения в русское подданство сибирских инородцев. «Русская историческая библиотека», СПб., 1875, т. II, стр. 960—972.

[2] В некоторых документах XVII века эта фамилия пишется Робров, в других — Ребров. Весьма вероятно, что за два-три года до Роброва в устье Лены побывали мангазейские служилые люди. Такое предположение, высказанное П. Н. Буцинским, основывается на поданной в 1633 году мангазейским воеводой Андреем Палицыным росписи реки Лены, в которой говорится, что «по великой реке Лене вниз итти греблею до полунощного океана два месяца и более, а парусною погодою можно добежать и в одну неделю».

[3] В документах XVII века Ледовитый океан иногда называют «Ламою» — словом, заимствованным у тунгусов.

щать». В 1652 году Робров был послан для разведывания земель, лежащих к северу от устья Яны (то-есть Новосибирских островов), существование которых, очевидно, было известно местным жителям. Об этом его походе никаких сведений не сохранилось. В 1653 году Робров находился на Колыме, где занимал должность казачьего пятидесятника. Во время сбора ясака нередко происходили кровавые стычки с местным населением, в результате которых у Роброва была «рана стрельная в голову» и «кость спинная перерублена».

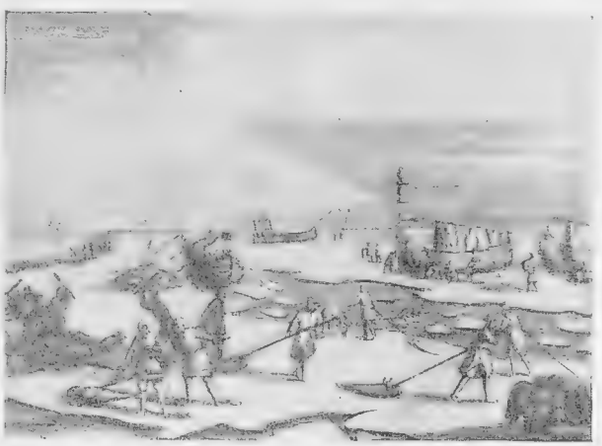
Первым вошел с моря в устье реки Оленек (1636) и поднялся «своей силою» вверх по реке енисейский казачий десятник Елеска (Елисей) Буза. В следующем, 1637 году его отряд направился на кочах в устье Яны, но из-за позднего времени года ему удалось дойти только до устья Омолоя. «Тут-де их и заморозь взял, не дошед до Янского устья». На Омолое Буза сделал нарты, на которых и переехал в верховья Яны [1]. Жившие здесь якуты отказали в выдаче ясака, вследствие чего «Елеска с товарищи с теми якуты бились по многие времена, и якуты-де их в осаду осадили, и сидели-де они от них в осаде 6 недель». В конце концов Буза все же «войною смирил» якутов и «ясаку с них взял 5 сороков и 27 соболей». Перезимовав в верховьях Яны, Буза и его товарищи в следующем году (1638) «выплыли на устье Чендона реки», откуда морем направились в устье Лены. На пути Буза встретился с другим казаком — Прокофьем Брагиным. Об этой встрече Брагин рассказывает в посланной им в Якутск жалобе на Бузу, дающей характерную картину быта казаков-мореходов: «Был я на службе на Лене реке, а с Лены мы пошли в иную дальнюю землю за море. И для ясачного сбору и толмачества купил я якутскую девку именем Мандыгу, и дал я за тое девку 100 рублев денег... А тот Елисей Буза да Корень Нифантьев встретились со мною на море и взошли ко мне на судно, и меня учали бить и увечить, а тое девку, купленную мою Мандыгу, отняли насильством, а с тою девкою взяли платья и скруты [2] на ней 20 рублев». В 1641 году Буза вернулся в Якутск, а в следующем году он был отправлен с «соболиной казною» в Москву, куда и прибыл в 1644 году.

[1] С. В. Бахрушин («Очерки по истории колонизации Сибири в XVI и XVII веках», стр. 19) упоминает о плавании в 1636 году из устья Лены в Оленек енисейского десятника Елески Юрьева («вышед-де из Ленского устья и пошли морем возле берег по левую сторону... и морем парусом бежали день») и о его же плавании из Лены в Яну («пошел морем по другой стороны от Ленского устья возле берег к Янскому устью, и шли морем в кочах 2 недели, и на море-де их разбило на кошке»). Очевидно, Елеска Буза и Елеска Юрьев есть одно и то же лицо.

[2] Украшения.

Якутский острог.

Перенесен на место нынешнего Якутска воеводой Петром Головиным в 1642 г. Центр обширного Ленского разряда (округа), подчиненного якутским воеводам и охватывающего в начале XVIII века весь бассейн Средней и Нижней Лены, всю территорию к северо-востоку от Лены до Ледовитого океана и Камчатку.



Рыбный промысел в Сибири.

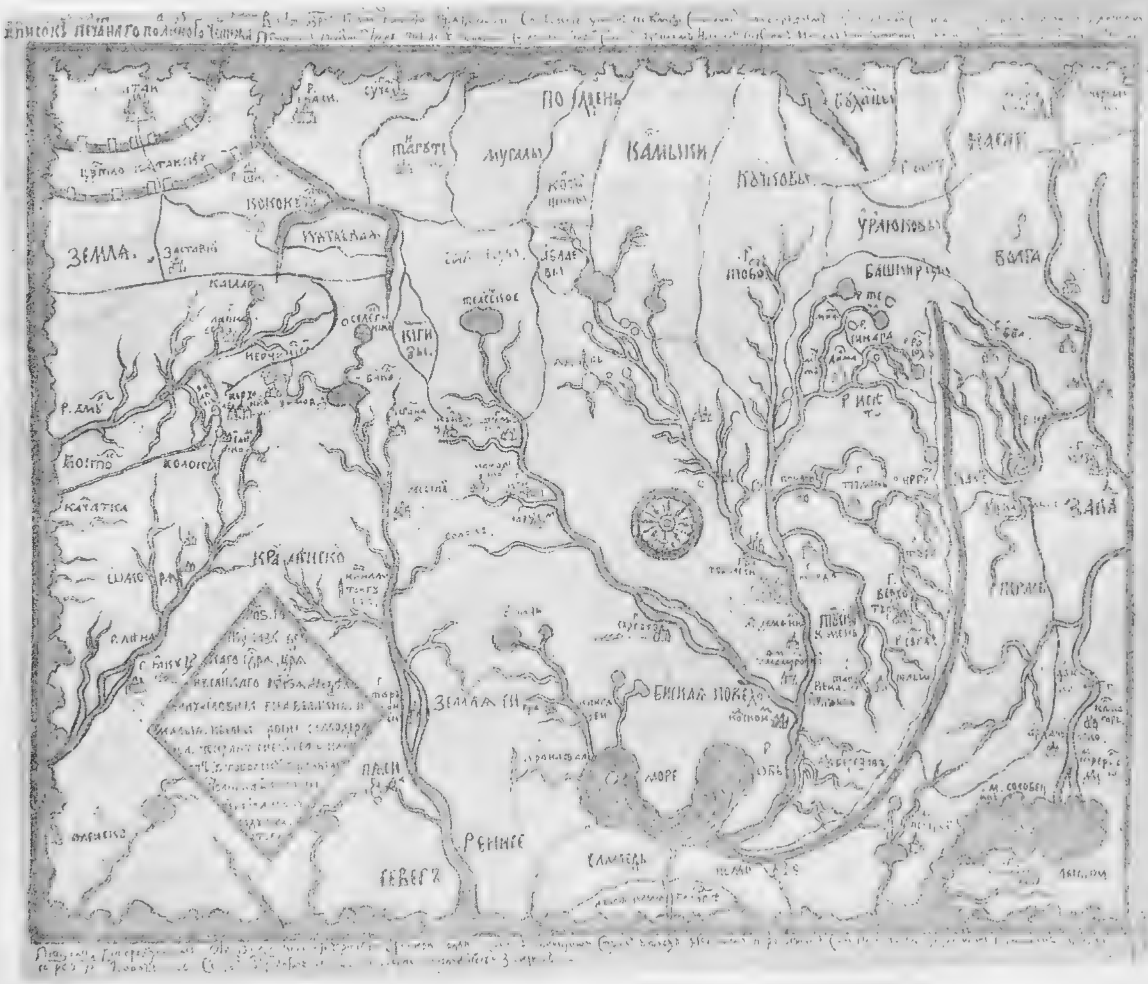
Охота на тюленей.

Из книги „Северная и Восточная Тартария" Витзена, 1692 г.

Интересный поход совершил красноярский казак Иван Ерастов, позже получивший звание сына боярского. В 1638 году он перешел из Якутского острога сухим путем на Яну, откуда, также посуху, перебрался на Индигирку. Здесь Ерастов стал собирать с юкагиров ясак, но те «отказали невежливо», заявив: «что-де вы пришед на нашу землю да лучшие промыслы рыбные отняли, и у нас-де вы о том не доложились». После боя юкагирам пришлось уступить, и Ерастов взял с них пять сороков соболей. На Индигирке Ерастов поставил два зимовья: одно в «двух днищах» выше реки Уяндины, другое — «не дошед до моря за полднища». В 1642 году Ерастов спустился вниз по Индигирке до ее устья и, выйдя в море, дошел до устья реки Алазеи, будучи первым русским на этой реке и первым доставившим сведения о чукчах.

При сборе ясака Ерастов и здесь встретил сопротивление: «Юкагиры и чюхчи в государеве казне отказали, и учали нас они, алазеи, с обеих сторон стрелять. И мы дралися с ними съемным боем целой день до вечера». После этого боя, в котором Ерастов был ранен, «алазеи убегом ушли, избиты и изранены». Поднявшись вверх по Алазее, Ерастов поставил на границе леса и тундры «острожек». Летом 1643 года собранная Ерастовым на Алазее «ясачная казна» была отправлена морем в Индигирку, а в следующем году, тоже морем, в устье Лены. Сам Ерастов оставался на Индигирке и Алазее, откуда он около 1646 года перешел на Колыму. Только в 1662 году Ерастов вернулся в Якутск.

Когда Ерастов прибыл на Колыму, там уже находились русские. Во главе их стоял казачий десятник Михаил Стадухин.



Первая русская карта Сибири, вычерченная по указу царя Алексея Михайловича в Тобольске воеводой Петром Ивановичем Годуновым, 1667 г.

Воспроизводится одна из копий, сохранившаяся в шведском архиве. По традиции север изображен внизу, юг—сверху. Точно так же традиционным для картографии второй половины XVII века является изображение северных берегов Азии: вначале почти по прямой линии с запада на восток, затем после Енисея под прямым углом к югу. Таким образом р. Лена впадает в восточный берег Азии.

Основные пути русской колонизации Сибири в XVI— XVII веках.

В 1641 году Стадухин был отправлен из Якутского острога «в новое место Емокон» (Оймекон), где ему «ведомо учинилось» про новую реку — Колыму. Спустившись по течению Индигирки, Стадухин морем дошел до устья Колымы, где в 1644 году построил ясачное зимовье (Нижнеколымский острог)[1]. На Колыме Стадухин пробыл год, после чего вернулся в 1645 году в Якутск. В 1647 году его снова посылают на Колыму «морем, для проведывания новых землиц, за Колыму реку». Первая попытка пройти морем на восток от Колымы была сделана еще в 1646 году мезенцем Исаем Игнатьевым, который, пользуясь прибрежной полыньей, дошел в двое суток до «губы, обитаемой чукчами», — повидимому, до Чаунской губы. Стадухину не посчастливилось пройти морем дальше Игнатьева. Выйдя из Колымы летом 1649 года, Стадухин плыл на восток в течение семи суток и был вынужден повернуть обратно за неимением съестных припасов[2]. «За Колымою рекою на море моржа и зубу моржового добре много», — доносил он в Якутск по окончании плавания. Ввиду неудачи, которую Стадухин потерпел в попытке пройти морем на «новую реку Анадырь», он решил пробраться туда сухим путем, что ему и удалось. На Анадыре, где Стадухин оставался до 1650 года, он встретился с казаком Семеном Дежневым. На почве конкуренции в ограблении местного населения между обоими казаками установились враждебные отношения, доходившие до вооруженных столкновений. С Анадыря Стадухин перешел сухим путем на Пенжину, затем на Гижигу и далее в Охотский острожек в устье реки Охоты, выстроенный в 1649 году.

За год до попытки Стадухина найти морской путь из Колымы в Тихий океан этот путь был найден и пройден другими мореходами.

Еще в 1647 году промышленник Федот Алексеевич Попов[3], родом из Холмогор, решил предпринять плавание из устья Колымы на восток с целью добычи «моржового зубу» и отыскания морского пути на Анадырь, вокруг «Необходимого камня». Для «исправления того, что в пользу казенного интереса наблюдать должно» (как пишет историограф Г. Миллер), то-есть для сбора ясака, Попов просил прикомандировать к своей экспедиции пред-

[1] Нижнеколымский острог стоял в устье Колымы на Стадухинской протоке, приблизительно в 20 километрах от теперешнего Нижнеколымска, основанного в 1773 году.

[2] По предположению Л. С. Берга, Стадухин доходил до мыса Шелагского.

[3] Этот выдающийся деятель Севера был обычно известен в литературе под именем Федота Алексеева, то-есть его отчество принималось за фамилию. Фамилию «Попов» мы встречаем у проф. С. В. Бахрушина («История СССР», 1939, т. I, стр. 580. Также: С. В. Бахрушин, Военно-промышленные экспедиции торговых людей Восточной Сибири в XVII веке. «Исторические записки», вып. 10, 1941, стр. 178).

ставителя власти, каковым и был назначен казак Семен Дежнев, выходец из Великого Устюга. Это первое плавание Попова на восток от Колымы кончилось неудачей, так как «за случившимся того лета многим льдом нельзя было ходить по морю свободно».

Попов, однако, не оставил мысли найти морской путь в Анадырь, где, по слухам, жили «незнаемые народы в великом множестве», и уже в следующем, 1648 году снарядил новую экспедицию. В состав ее вошло шесть кочей, на которых находилось девяносто человек. По тому времени это была, следовательно, очень большая экспедиция. Как и в предшествовавшем году, в плавании приняли участие казаки во главе с Семеном Дежневым «для государева ясачного сбору и для приску новых неясачных людей и для государевых великих дел».

30 июля кочи покинули Колыму, и в сентябре три из них достигли «Чукотского Носа» — нынешнего мыса Дежнева. По словам Дежнева, «подлинная признака большого Чукоцкого Носа есть та, что против оного лежат острова, на коих живут люди зубатые» [1]. Что сталось с остальными кочами — неизвестно. В Беринговом проливе один коч разбило бурей, и люди с него перебрались на оставшиеся два коча. Вскоре шторм разделил оба судна, причем коч, в котором находился начальник экспедиции Федот Попов, пропал без вести. Повидимому, Попов добрался до Коряцкой земли. Впоследствии Дежнев во время одного из походов на коряков «отгромил» у них «якутскую бабу Федота Попова», которая рассказала, что Попов помер от цынги, товарищи же его были частью перебиты, частью «побежали на лодках». Эта последняя группа, повидимому, достигла Камчатки, так как в 1697 году местные жители рассказывали пятидесятнику Владимиру Атласову, что «назад тому много лет» на Камчатке, при устье реки Никулы, жило несколько русских. Развалины русских изб в устье этой реки существовали еще во времена Крашенинникова, побывавшего на Камчатке в 1737—1741 годах. Г. Миллер приходит к заключению, что спутники Федота Попова «за первых из русских почтены быть имеют, которые в тамошних местах (то-есть на Камчатке) поселились».

Что касается Дежнева, то его коч долго носило по морю, пока не прибило к берегу южнее Анадырского залива. Перезимовав в безлюдном устье Анадыря, Дежнев в следующем году (1649) отправился вверх по реке. Здесь он встретил туземцев, которых немедленно объясачил. На реке Анадыре Дежнев основал острог и пребывал в Анадырском крае до 1656 года, собирая ясак и промышляя «моржовый зуб». В это время он совершил плавание на север, к Чукотскому Носу. Впоследствии жившие на Носу (то-есть на мысе Дежнева) чукчи рассказывали о плавании Попова и Дежнева посетившему в 1711 году этот Нос служилому человеку Петру Попову, что «и прежде сего русские люди у них, чукоч, кочами морем бывали».

В 1660 году попытка пройти из Колымы в Тихий океан была предпринята торговым человеком Тарасом Стадухиным, но дальше мыса Шелагского он пройти не мог: «из Колымы пошли они по морю кочами подле землю проведывать Непроходимого носу (то-есть мыса Шелагского) в девяносте человеках, и того носу пройтить не могли, и воротились назад».

Из изложенного видно, что морской ход между Леной и Беринговым проливом был открыт на протяжении всего лишь пятнадцати лет. В 1633 году первый коч вышел из Лены в море Лаптевых, а в 1648 году кочи Федота Попова прошли Берингов пролив, впервые доказав, что Азия не соединяется с Америкой. В дальнейшем плавания производились по преимуществу между Леной и Колымой, тогда как на восток от Колымы мореходы пускались редко (путь Федота Попова был повторен только через двести тридцать лет Норденшельдом). Редко посещался также участок между устьем Пясины и устьем Оленека[2].

Сквозные плавания между Леной и Колымой совершались в XVII веке, повидимому, не часто, но отдельные участки этого пути посещались кочами промышленников и казаков почти ежегодно. Эти плавания имели главной целью снабжение продовольствием острогов и ясачных зимовий, смену на них служилых людей и вывоз ясака. В следующем списке сведены в хронологическом порядке все известные нам старинные плавания между Леной и Колымой, о которых сохранились сведения. Несомненно, этих плаваний было гораздо больше, но и настоящий перечень со всей очевидностью показывает, что в XVII веке морской путь между Леной и Колымой широко использовался в практических целях.

---

[1] Острова Диомида, жители которых в старину носили в качестве украшения продетые через губу изделия из моржовой кости.

[2] Необходимо отметить, что на составленном Семеном Ремезовым в 1698 году «Чертеже всех сибирских градов и земель» река Анабара, впадающая в Ледовитый океан к западу от Оленека, уже значится. «Впервые река Анабара упоминается в одной «наказной памяти», данной в Якутске в 1642 году: «а у аманатов и тунгусов расспрашивать накрепко... про Набару реку» («Дополнения к Актам историческим», II). Мы видели выше, что река Хатанга была известна русским уже в 1611 году. На Хатангу русские приходили, несомненно, сухим путем, со стороны Енисея. Вероятно, и знакомство с Анабарой произошло также с запада.

Москва середины XVII века (во времена плавания Попова и Дежнева).
С картины художника А. М. Васнецова (Государственная Третьяковская галлерея).

Плавания между Леной и Колымой

Год	Посещенный участок	Имя мореплавателя
1633	Лена—Яна	Иван Робров
1636	Яна—Индигирка	Иван Робров
1637	Лена—Омолой	Елисей Буза
1638	Яна—Лена	Прокопий Козлов
1640	Лена—Индигирка	Федор Чюрка
1640	Индигирка—Лена	Иван Робров
1642	Индигирка—Алазея	Дмитрий Ярило и Иван Ерастов
1643	Алазея—Индигирка	Федор Чюрка
1643	Индигирка—Алазея	Иван Беляна
1644	Алазея—Колыма	Иван Беляна
1644 (?)	Индигирка—Колыма	Михаил Стадухин
1645 (?)	Лена—Колыма	Иван Ерастов
1647	Колыма—Алазея	Иван Беляна
1648	Индигирка—Колыма	Михаил Стадухин
1650	Лена—губа Хромская	Тимофей Булдаков и Андрей Горелой
1650	Колыма—Лена	4 коча
1651	Яна—Колыма	Юрий Селиверстов
1654	Лена—Индигирка	Иван Катаев и Прокопий Аменев
1656	Лена—Омолой	Прокопий Аменев
1666	Колыма—Индигирка	Семен Сорокоумов
1668	Лена—Индигирка	Василий Шорин и Никифор Лалетин
1671 (?)	Лена—Колыма	Никифор Малгин и Яков Вятка
1677	Лена—(Колыма) [1]	Служилые люди
1702 (?)	Колыма—Индигирка	Михаил Наседкин

Интересный пример того, насколько оживленно было мореплавание в Сибирском море в XVII веке, являет 1650 год. В этом году казак Тимофей Булдаков вышел на коче из устья Лены, намереваясь плыть в Колыму. При выходе в море он встретил восемь кочей «служилых, торговых и промышленных людей», которые тоже готовились к плаванию и стояли в ожидании благоприятной погоды. Около губы Омолоевой навстречу Булдакову попались еще четыре коча, шедших из Колымы в Лену.

Далеко не всегда плавания по Сибирскому морю совершались легко и оканчивались благополучно. Нередко мореходам приходилось «с великою нужой выбиваться и просекаться» через льды; бывали случаи, когда кочи затирало льдом и люди, бросив их, добирались до ближайшего берега пешком. Так это, между прочим, произошло и с Тимофеем Булдаковым на его пути к устью Колымы. Недалеко от Хромской губы его кочи зажало льдом, и мореплавателям не оставалось другого выхода, как бросить суда, уже сильно поврежденные. Переход по морскому льду до устья Индигирки был тяжел и изнурителен. «На нартах и веревками перетаскивали друг друга, — доносил Булдаков, — и, идучи по льду, корм и одежду дорогой пометали, а лодок не взяли с кочей, потому что, идучи морем, оцынжали, волочь не в мочь. А от кочей шли по льду 9 дней и, вышед на землю, наделали нартишка и лыжишка и шли в устье Индигирки с великою нужой и холодны и голодны, наги и босы».

[1] Коч, не дойдя до Колымы, пропал без вести.

В 1669 году казачий десятник Михаил Колесов должен был отвезти собранный на Колыме ясак морем в устье Лены. На пути коч «взял замороз». С большим трудом Колесову удалось доставить ясак сухим путем до Яны. По дороге Колесов «ел сосну и траву». На тяжелые условия жизни полярные мореходы сетовали нередко. В их челобитных и отписках часто встречается ставшая почти стереотипной фраза: «холод и голод терпели, нужу и бедность принимали и всякую скверну ели, и душу свою осквернили». Сильно страдали мореплаватели и от цынги, которая, по их мнению, происходила от «морского духу и дальнего нужного пути».

Хотя кочи сибирских полярных мореходов XVII века обычно держались по возможности ближе к материку, в некоторых случаях они все же удалялись от него на значительное расстояние. Об этом свидетельствуют старинные кресты, обнаруженные в начале XIX века промышленником Я. Санниковым на острове Столбовом, и найденное им на острове Котельном старинное русское зимовье.

Во второй половине XVII века число плаваний между Леной и Колымой заметно уменьшается, а в самом начале XVIII века они прекращаются вовсе. Г. Миллер в своем известном «Описании морских путешествий по Ледовитому и Восточному морю, с российской стороны учиненных» пишет, что в 1712 году «уже не ходили по морю кочами, но вместо оных в употребление вошли такие суда, у которых доски ремнями сшиваются, и потому прозваны шитиками». Паруса на шитиках были из оленьей замши, якорями служили камни. Совершать на шитиках большие переходы открытым морем, конечно, было нельзя.

Вскоре после того, как замер каботаж между Леной и Колымой, среди русского населения на северо-востоке Сибири утвердилось представление о полной невозможности плавать по Ледовитому океану. Успешные плавания первых сибирских мореходов были забыты. Казак Алексей Марков доносил в якутскую воеводскую канцелярию, что «в Святое море ни летом, ни зимою не ходить, всегда на море лед стоит». Причина столь резкого упадка мореплавания по Сибирскому морю, несомненно, экономического порядка. В результате притеснений и грабежей царских воевод и тяжелых государственных повинностей местное население быстро разорялось. У русских не было, как раньше, возможности извлекать из края большие доходы. Значительно уменьшились пушные богатства. Так, уже в 1679 году ясачный сборщик Евдоким Козицын доносил из Нижнеянского зимовья якутскому воеводе: «сказывают иноземцы, что стала наша земля пуста, на Яне и по сторонним рекам и до Индигирки, а по другую сторону и до Лены соболей нет, стало промышлять ясаку соболей негде и некого». Проф. В. Г. Тан-Богораз, касаясь упадка мореходства на рубеже XVII и XVIII веков, пишет[1]: «Морские походы кончились так же внезапно, как начались. И уже в конце XVII века в казачьих отписках встречаются указания: «суда наши слабы и паруса малы, а делать большие суда, как в прежнее время, мы не умеем». Все русское население из состояния текучести переходит к неподвижности и как бы кристаллизуется. Инициатива и активность исчезают бесследно, и самая храбрость испаряется и заменяется робостью».

[1] «Новые задачи в российской этнографии в полярных областях», «Труды Северной научно-промысловой экспедиции», вып. 9, 1921.

ЛИТЕРАТУРА

Берг Л. С., Известия о Беринговом проливе и его берегах до Беринга и Кука «Записки по гидрографии», XLVIII, 1919.

Буцинский П. Н., Мангазея и Мангазейский уезд, «Записки Харьковского университета», I, 1898.

Визе В. Ю., Гидрологический очерк моря Лаптевых и Восточносибирского моря, «Материалы комиссии по изучению Якутской АССР», вып. 5, 1926.

«Дополнения к Актам историческим, собранные издания Археографической комиссией», т. I—XII.

Житков Б. М., Город Мангазея и торговый путь через Ямал, «Естествознание и география», 1903, май.

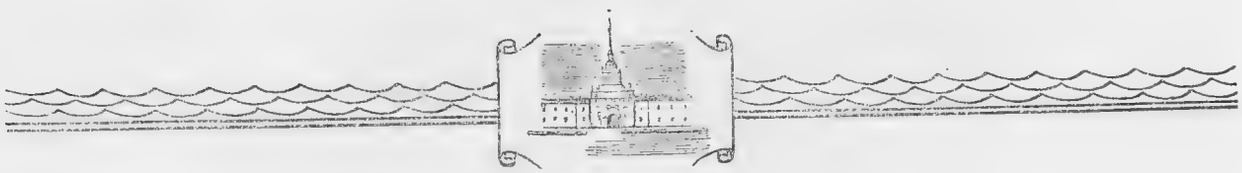
Колониальная политика Московского государства в Якутии XVII в., Институт народов Севера. «Труды по истории», т. I, Л., 1936.

Миллер Г., Описание морских путешествий по Ледовитому и Восточному морю, с российской стороны учиненных, «Сочинения и переводы, к пользе и увеселению служащие», 1758.

Оглоблин Н., Восточносибирские полярные мореходы XVII века, «Журнал Министерства народного просвещения» CCCXLVII, 1903.

Самойлов В. А., Семен Дежнев и его время, М., 1945.

Fischer J., Sibirische Geschichte. St. Petersburg 1768.



ВЕЛИКАЯ СЕВЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

В истории исследования морских путей, идущих вдоль северных берегов Сибири, новая страница открылась в результате неутомимого труда ряда экспедиций, снаряженных по замыслу Петра I — великого преобразователя России.

Впервые изучение северных морских путей было поставлено как государственное предприятие.

Юный военный флот России выделил на это дело смелую офицерскую молодежь — «петровских птенцов», воспитанников морских школ и Морской академии.

Петр хорошо понимал, что русскому государству, создававшему в ту пору свою промышленность и флот, нужно всемерно развить торговые связи с заморскими странами. Войны, которые Петр вел со Швецией, Турцией, Персией, были прежде всего войнами за выход к морям, по которым Россия могла беспрепятственно прокладывать свои торговые пути. «России нужна вода», — говорил Петр молдавскому господарю князю Кантемиру.

Еще в 1703 году был заложен Санкт-Петербург, великий город России на Балтике, открывший «окно в Европу».

Ясно, что и Северный морской путь не мог не заинтересовать Петра.

В 1713 году (через десять лет после основания Санкт-Петербурга и через четыре года после разгрома шведов в Полтавской баталии) Федор Степанович Салтыков, один из образованнейших людей петровского времени, представил Петру свои «пропозиции» [1]. В них Салтыков, между прочим, советовал построить корабли в устье Енисея и «теми кораблями кругом Сибирского берега проведать, не возможно ль найти каких островов, которыми б мочно овладеть. А ежели таких островов и не соищется, мочно на таких кораблях там купечествовать в Китай и в другие острова».

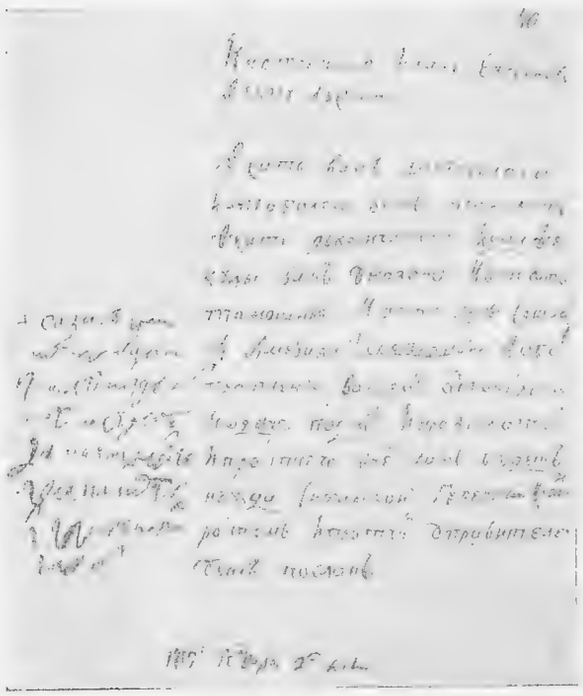
Рассмотрев эту «пропозицию», Петр приказал генерал-адмиралу графу Ф. М. Апраксину обдумать вопрос об экспедиции на восток из устья Енисея.

В следующем (1714) году (это был год славной победы юного балтийского флота России над шведами при Гангуте) Федор Степанович Салтыков представил Петру проект «О взыскании свободного пути морского от Двины реки даже до Омурского устья и до Китая». На этот раз Салтыков предлагал построить небольшие суда в устьях Двины, Оби, Лены и «около Святого Носа» и на тех судах отправить «несколько морских людей из иноземцев и из русских и велеть им описывать по тому берегу от ходу морского, от двинского устья до Обского устья, а от Обского до Енисейского, а от Енисейского до Ленского и до последнего речного устья, которое обыщется удобное близ Амуры реки и по устье Амурское и вдоль между Епоном и Китаем» [2]. Салтыков составил подробную программу обследования каждого участка побережья. Спустя двадцать лет все пункты этой программы вошли в инструкции Малыгину, Овцыну, Лаптевым и другим участникам второй экспедиции Витуса Беринга, известной в истории под названием Великой северной экспедиции.

Ф. С. Салтыков всячески доказывал выгодность открытия северо-восточного пути из Европы в Азию. «И ежели оный проход до китайских и до японских берегов соищется свободный, в том будет вашему государству великое богатство и прибыль, потому изо всех государств, как из Англии, Голландии и из иных, посылают в Ост-Индию корабли, которые... ходят вперед и назад обращаются, в которых местах от жаров множество у них людей помирает и от скудости провиантов, ежели они продолжаются долго на пути.

[1] Напечатаны Обществом любителей древней письменности в 1892 году. Приложение V к отчетам о заседаниях.

[2] Цитировано по Бергу. Очерки по истории русских географических открытий, М.—Л., 1946.



Инструкция Петра Великого геодезистам И. Евреинову и Ф. Лужину 2 января 1719 г.

И по обретении оного (Северо-восточного прохода. — *В. В.*) станут желать ходить тем проходом».

Для сбора таможенной пошлины с кораблей, идущих в Ост-Индию, автор проекта предлагал построить крепости «на проливах Вайгате, Новой Земле и на матерой земле, что лежит против Новой Земли».

Вопреки мнению многих, Салтыков не сомневался в существовании Северо-восточного прохода: «что же многие содержат, что невозможно проходить за льдами сквозь некоторые места там, но из вашего государства можно по вышеописанным опробовать через весь год в самых холодных местах, можно, чаю, что в вешние и в летние месяца то чинить плавание, о чем пробу никому иному так удобно чинить, как вашему величеству из вашего государства».

Настаивая на поисках северного пути, Салтыков вместе с тем предлагал, чтобы местные сибирские власти послали «проведать и описать, далеко ли за Святым Носом вашего величества берег и по которую реку, и от той последней реки — какие люди живут там и кому они подлежат... понеже на той ширине как в Японе и на острову Гетео (?) лутчее серебро находится».

Трудности освоения пути, идущего сквозь льды в далеких и неизведанных северных морях, не пугали Салтыкова. «Хотя, — писал он, — в том искании какая и трудность сыщется, без чего никакое дело не происходит, — англичане и галанцы ищут новых земель для своих прибытков и повсягодно того пробуют».

Вскоре по приказу Петра были предприняты практические попытки разведать отдельные участки Северного морского пути.

Само собою разумеется, что для решения вопроса о Северном морском пути в Индию и Японию необходимо было прежде всего выяснить, соединяется ли на севере Азия с Америкой. Хотя рассказы о плавании вокруг северо-восточной оконечности Азии (Попова и Дежнева) дошли до Петра и его современников, но из-за отсутствия достоверных документальных материалов вопрос о проливе между Азией и Америкой оставался открытым.

Во время пребывания Петра в Париже в 1717 году о желательности исследовать вопрос, существует ли пролив между Азией и Америкой, говорил Петру известный географ Французской Академии Наук Гильом Делиль. Об этом же несколько раз писал Петру и его приближенным знаменитый философ Готфрид Лейбниц.

В 1719 году для исследования Курильских островов была отправлена экспедиция геодезистов — питомцев петровской Морской академии И. Евреинова и Ф. Лужина.

В данной им 2 января 1719 года инструкции говорилось: «ехать вам до Тобольска и от Тобольска, взяв провожатых, ехать до Камчатки и далее, куда указано, описать тамошние места, сошлась ли Америка с Азиею, что надлежит зело тщательно сделать не только зюйд и норд, но и ост и вест, и все на карту исправно поставить»[1]. Экспедиция Евреинова и Лужина, из-за чрезвычайных трудностей плавания, смогла собрать сведения и составить карту только лишь западной Камчатки и шестнадцати Курильских островов. В район Берингова пролива она не попала.

Еще не закончилась эта экспедиция, как в 1720 году была отправлена вторая для отыскания прохода на восток от устья Оби. В этой экспедиции принял участие геодезист И. Чихачев, составивший в 1719—1725 годах первые карты Западной Сибири, и «обер-комиссар» Петр Миллер, большой знаток географии России. Экспедиция окончилась неудачей, так как судно, повидимому, прошло не далее Тазовской губы. Иностранные наблюдатели отмечают, что Петр и его советники, особенно знаменитый Я. В. Брюс, снаряжая эту экспедицию, ставили перед ней не частную задачу, а изыскание возможности пройти Северным Ледовитым океаном в Тихий и Индийский океаны для установления непосредственных отношений с Америкой.

В 1722 году, будучи в Казани, по пути

[1] «Полное собрание законов», V, № 3266.

к войскам, отправлявшимся в персидский поход, Петр принял Евреинова и смотрел его карту. Он вспомнил о ней спустя два года, когда обдумывал планы грандиозной экспедиции, охватывающей пространство от Оби до Нового Света.

Любопытно, что во время персидского похода Петра не оставляла мысль об экспедиции через Камчатку в Америку. Петр говорил об этом с Ф. И. Соймоновым.

В последние годы жизни (1723—1724) Петр все энергичнее намечает планы поисков морских путей в Америку и Индию.

В 1724 году по его приказу секретарем сената И. К. Кирилловым на основе китайских и русских источников была составлена карта Сибири.

23 декабря 1724 года состоялся указ Петра о «Сибирской экспедиции» для поисков пролива между Азией и Америкой. Адмиралтейств-коллегии предписывалось сыскать людей, нужных для экспедиции «достойного морского поручения или подпоручения», а также учеников или подмастерьев для построения бота с палубой. Генерал-адмирал Апраксин обратился к морским офицерам с призывом принять участие в экспедиции.

Петр Великий.
(1672—1725)

6 января 1725 года Петр собственноручно написал краткую инструкцию начальнику Сибирской экспедиции:

«1. Надлежит на Камчатке или в другом там месте сделать один или два бота с палубами.

2. На оных ботах [1] возле земли, которая идет на Норд и по чаянию (понеже оной конца не знают) кажется, что та земля часть Америки.

3. И для того искать, где оная сошлась с Америкой, и чтоб доехать до какого города Европейских владений или, ежели увидят какой корабль Европейской, проведать от него, как оной кюст [2] называют, и взять на письме и самим побывать на берегу и взять подлинную ведомость и, поставя на карту, приезжать сюды».

Болезнь Петра в январе 1725 года не позволила ему лично руководить подготовкой экспедиции. Вручая Апраксину инструкцию, Петр сказал ему:

«Худое здоровье заставило меня сидеть дома. Я вспомнил на сих днях то, о чем мыслил давно и что другие дела предпринять мешали, то-есть о дороге через Ледовитое море в Китай и Индию... Оградя отечество безопасностью от неприятеля, надлежит стараться находить славу государеву через искусства и науки. Не будем мы в исследовании такого пути счастливее голландцев и англичан, которые многократно покушались изыскивать берегов американских» [3].

Начальником экспедиции был назначен Витус Беринг, «понеже Беринг в Ост-Индии был и обхождение знает». Беринг был датчанин, с 1704 года он состоял на русской службе в качестве офицера. В экспедиции участвовали лейтенанты А. Чириков и М. Шпанберг, гардемарин П. Чаплин и свыше 60 человек команды. Петр I указывал, что для экспедиции «зело нужно штурмана и подштурмана, которые бывали в Нордной Америке», но таких сыскать не могли.

Весьма примечательно то, что на карте Страленберга, врученной Берингу для руководства, имелась надпись против устья реки Индигирки: «Отсюда русские пересекли море, загроможденное льдом, который северным ветром пригоняет к берегу, а южным отгоняет обратно, и достигли с большим трудом и опасностью для жизни области Камчатки».

Это обстоятельство служит серьезным подтверждением того, что существование Берингова пролива, открытого Поповым и Дежневым, было во время Петра хорошо известно. Следовательно, экспедиция Беринга снаряжалась не только с целью подтверждения того, что пролив между Азией и Америкой

[1] Очевидно, здесь пропущено слово «плыть».
[2] Берег (англ. «coast»).
[3] Л. Н. Майков, Рассказы Нартова о Петре Великом, СПб., 1891.

Карта Сибири В. Беринга, 1730 г.

существует, а преследовала и какие-то иные, далеко идущие практические цели, которые, повидимому, маскировались с целью засекречивания.

Экспедиция выехала из Петербурга уже после смерти Петра, в начале 1725 года, и после необычайно трудного переезда со всем снаряжением через Сибирь в конце 1726 года прибыла в Охотск. Только 30 июля 1727 года на выстроенном здесь небольшом судне «Фортуна» часть экспедиции под начальством Шпанберга вышла в Большерецк (западный берег Камчатки). Вернувшись в Охотск, Шпанберг вместе с Берингом и другими участниками экспедиции снова вышел в море, на этот раз на двух судах, и в начале сентября 1727 года экспедиция в полном составе собралась в Большерецке. Зимой экспедиция перевалила через Камчатку к ее восточному берегу и сосредоточилась в Нижнекамчатске. Для перевозки на протяжении 900 километров грузов экспедиции были мобилизованы местные собаки, значительная часть которых погибла, в результате чего туземцы остались без перевозочных средств.

В Нижнекамчатске весною 1728 года был выстроен бот, имевший в длину 18 метров и названный «Св. Гавриил». 25 июля судно вышло из устья реки Камчатки в море и пошло вдоль северо-восточного берега материка на север. 9 августа экспедиция миновала устье Анадыря, а 21 августа был открыт остров, названный островом Лаврентия. 26 августа «Св. Гавриил» находился в широте 67°18′ N, то-есть уже к северу от пролива, впоследствии названного именем Беринга. Так как в крайней северной точке, достигнутой экспедицией, по заключению Беринга, «земля более к северу не простирается, а к Чукоцкому или к Восточному углу земли никакой не подошло», то Беринг решил, что Азия не соединяется с Америкой и что поэтому «надлежит ему против указу во исполнение возвратиться». По мнению Чирикова, для окончательного решения поставленной экспедиции задачи следовало продолжать плавание до устья Колымы, но Беринг с этим не согласился и, как сказано в «Юрнале бытности в камчатской экспедиции мичмана Петра Чаплина», «поворотив бот, приказал держать на StO». На обратном пути был открыт один из островов Диомида, какой — неизвестно. В сентябре «Св. Гавриил» стал на якорь в Нижнекамчатске.

Оттиск стальной печати В. Беринга

В следующем году (1729) Беринг сделал попытку достигнуть берегов Америки, но, пройдя на восток от Нижнекамчатска около 200 километров и не увидев никакой земли, повернул обратно. Обогнув мыс Лопатка (южная оконечность Камчатки) и зайдя в Большерецк, экспедиция направилась затем в Охотск. В январе 1730 года Беринг вернулся в Петербург.

В 1732 году плавание от Камчатки к Берингову проливу совершил подштурман Иван Федоров, помощником которого был геодезист Михаил Гвоздев. История этой экспедиции такова. В 1726 году казачий голова Афанасий Шестаков во время своего пребывания в Петербурге сделал сообщение о крайнем северо-востоке Сибири и «Большой Земле»,

расположенной, по мнению Шестакова, против устья Колымы. В результате этого доклада Сенат в 1727 году постановил отправить во главе с Шестаковым экспедицию как с целью географических исследований на крайнем северо-востоке Сибири, так и для «усмирения немирных чукчей». По решению Адмиралтейств-коллегии к этой экспедиции была присоединена морская экспедиция, руководство которой было поручено штурману Якову Генсу. В распоряжение последней был дан бот Беринга «Св. Гавриил». Шестаков был убит чукчами весной 1730 года, а бот «Св. Гавриил» в 1732 году совершил плавание из Камчатки в Берингов пролив, но уже не под командованием Генса, который заболел, а под начальством Ивана Федорова. «Св. Гавриил» пересек Берингов пролив с запада на восток до мыса принца Уэльского, и, таким образом, Федоров был первым мореплавателем, видевшим как западные, так и восточные берега этого пролива. Федоров был также первым русским, высаживавшимся на островах Диомида, как на Большом, так и на Малом. Обследовав Берингов пролив, Федоров вернулся на Камчатку.

После прибытия в столицу Витус Беринг в 1730 году представил правительству Анны Иоанновны отчет об экспедиции, а вместе с тем выдвинул проект исследования Охотского края и Камчатки, указав также на необходимость «выведывать северные земли или берега Сибири». Кроме того, Беринг считал нужным исследовать морские пути в северо-западную Америку и особенно в Японию, «понеже надежду имею, что тамо нарочитые места можно находить и, ежели возможность допустит, и с Японами торг завесть, чегоб не малой прибыли Российской империи впредь могло оказаться».

Мысль о возможности установления мореплавания по Северному морскому пути, несомненно, также лежала в основе проекта экспедиции. Историограф Г. Миллер указал на

Витус Беринг
(ум. в 1741 г.).

это совершенно ясно: инициаторы экспедиции «хотели устраивать сообщение по Ледовитому океану, чтобы выяснить, нельзя ли таким образом открыть в интересах торговли более удобный путь на Камчатку, чем длительная сухопутная дорога через всю Сибирь» [1].

Столь же определенно об этом говорит Свен Ваксель, старший офицер на судне «Св. Петр», ходившем в 1741 году под началь-

[1] „Материалы для истории Академии Наук", VI. СПб., 1889.

Нижнекамчатск во времена В. Беринга.
Из книги Стеллера.

Санкт-Петербург во времена снаряжения экспедиции В. Беринга.
С гравюры А. Зубова, 1727 г.

ством Беринга из Камчатки к берегам Северной Америки: «Одна из основных задач Камчатской экспедиции — исследование через новоземельские проливы Северо-восточного прохода, которым можно было бы попасть через Ледовитое море в Камчатское море или Тихий океан» [1].

Проект Беринга по существу являлся осуществлением замыслов Петра, высказанных еще за двадцать лет до этого Салтыкову и Соймонову. Этот проект сулил «государственную пользу и умножение нашего интереса» (как говорится в правительственном постановлении), то-есть усиление политического и экономического влияния России на севере Тихого океана.

Уже одно то, что высшие органы государственной власти (Сенат, Адмиралтейств-коллегия и др.), с полным сознанием всех трудностей такого предприятия, не только поддерживали предложение Беринга, но и осуществляли его в течение ряда лет настойчиво и последовательно, выделяя огромные по тому времени средства и силы, ярко говорит о зрелости русского государства. История до этого не знала примеров, когда бы государство бралось за осуществление экспедиций подобного размаха.

Самое горячее и деятельное участие в подготовке экспедиции принимала Академия Наук. «Материалы для истории Академии Наук» (VI, стр. 252) считают эту работу «самым замечательным, что произошло в Академии Наук в 1732 году». «Известно, — читаем мы в указанных «Материалах», — что первая экспедиция капитана Беринга не ответила на тот вопрос, для разрешения которого она была отправлена великим императором. Было решено продолжать исследования в Камчатском море вплоть до берегов Америки и предпринять плавания русских морских судов по Ледовитому океану, чтобы попытаться установить с Камчатским морем более удобное сообщение, чем имевшееся сухопутное, и тем способствовать развитию торговли. Главным двигателем этого дела был обер-секретарь Сената Иван Кириллович Кирилов, великий патриот и большой любитель географических и статистических сведений. Он имел постоянную связь с капитаном Берингом, который вместе со

[1] С. Ваксель, Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга, Л.—М., 1940, стр. 26.

своими лейтенантами Шпанбергом и Чириковым изъявили готовность предпринять второе путешествие. Кирилов составил записку о выгодах, которые могла из этого извлечь Россия, и присоединил к тому другие соображения о расширении русской торговли до Бухары и Индии, что потом дало повод к возникновению известной Оренбургской экспедиции, во главе которой Кирилов был поставлен в 1734 году и при которой он умер в 1737 году».

Любопытно отметить, что из среды Адмиралтейств-коллегии, в связи с обсуждением плана экспедиции, вышел первый проект кругосветного путешествия из Кронштадта к берегам Камчатки, осуществленный лишь спустя семьдесят лет (Крузенштерном и Лисянским на кораблях «Надежда» и «Нева» в 1803—06 гг.).

В апреле 1732 года последовал указ о снаряжении новой, Второй Камчатской экспедиции, общее руководство которой было возложено на Беринга [1]. В указе Сената отмечалось, что «оная экспедиция самая дальняя и трудная и никогда прежде не бывалая, что в такие неизвестные места отправляются».

Отправление экспедиционных отрядов из Петербурга началось в феврале 1733 года.

[1] Впоследствии отряды, работавшие на побережье Ледовитого океана, перешли в непосредственное распоряжение Адмиралтейств-коллегии.

Авачинский залив.
Со старинной гравюры средины XVII века.

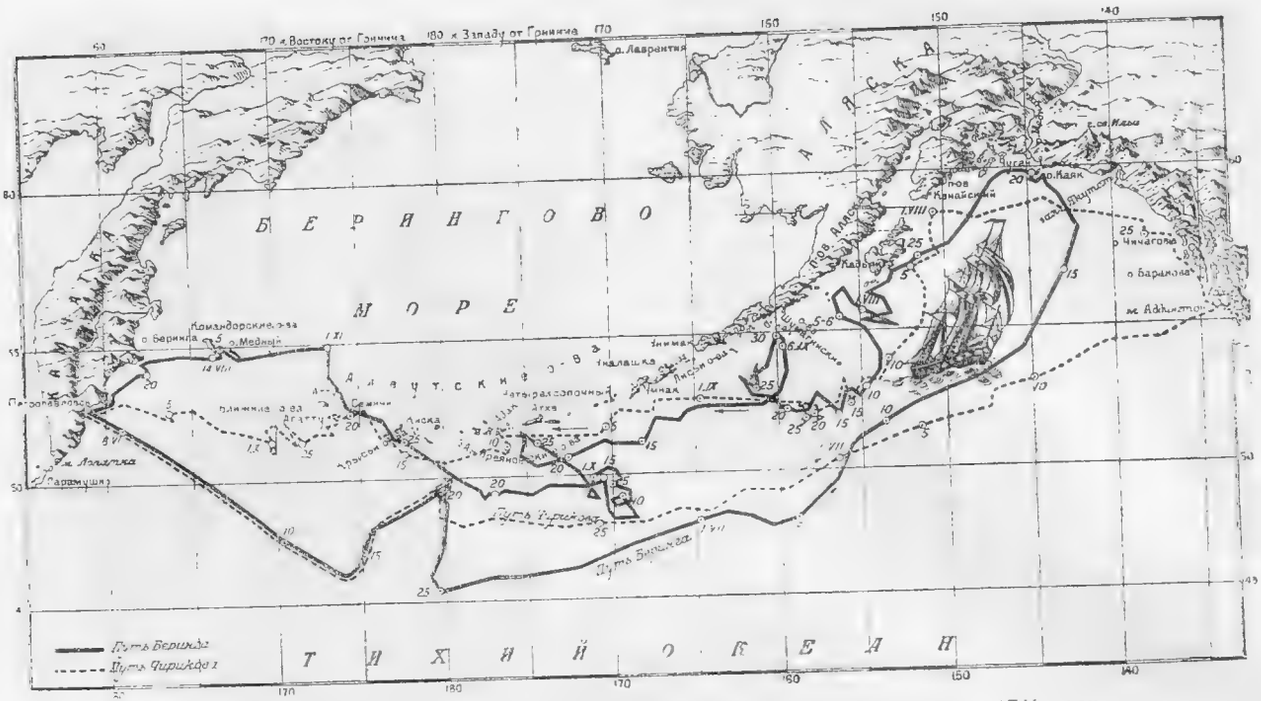
С. П. Крашенинников.
(1711—1755).

Экспедицию можно разделить на семь отрядов, каждому из которых поручалось обследовать определенный район.

Обследованием должны были быть охвачены следующие районы:

1. Берег между Печорой и Обской губой. Исходный пункт Архангельск.
2. Берег на восток от Обской губы до северной оконечности Таймырского полуострова или до Хатанги. Исходный пункт Тобольск.
3. Берег на запад от устья Лены до северной оконечности Таймырского полуострова или до устья Пясины. Исходный пункт Якутск.
4. Берег на восток от устья Лены до Берингова пролива. Исходный пункт Якутск.
5. Камчатка, острова на севере Тихого океана и северо-западная Америка. Исходный пункт Охотск.
6. Курильские острова и Япония. Исходный пункт Охотск.
7. Внутренняя часть северной Сибири.

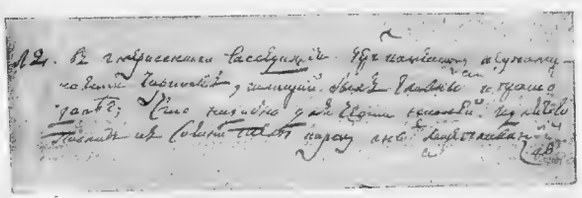
По своим громадным масштабам экспедиция представляла собою предприятие неслыханное, вполне заслужившее название «Великой экспедиции». Участвовало в ней 580 человек. Эта совершенно исключительная по охваченной ею территории экспедиция, тем не менее, осталась недостаточно освещенной в истории. Одной из причин этого является то, что Великая северная экспедиция проходила в строго секретном порядке. В результате



Плавание кораблей Второй Камчатской экспедиции к берегам Америки в 1741 году.

этого засекречивания часть оригинальных журналов экспедиции затерялась в архивах.

Районы работ трех (выше указанных последними) отрядов лежат вне Арктики, поэтому мы их здесь коснемся лишь в общих чертах. Этими тремя отрядами экспедиции были открыты многочисленные острова в северной части Тихого океана и матерый северо-западный берег Северной Америки, открыты и осмотрены все Курильские острова и северная часть Японии, а также собраны огромные материалы по географии, геологии, этнографии севера и востока Сибири. Помимо Беринга и его ближайших помощников-мореплавателей (в числе их следует особо отметить выдающегося русского моряка Алексея Чирикова), в работе участвовали видные ученые, командированные Академией Наук. Г. Стеллер, С. Крашенинников, Г. Миллер, И. Фишер и И. Гмелин.



Замечание М. В. Ломоносова к первоначальной редакции „Истории России“ Вольтера (1758):
„12. В американской экспедиции через Камчатку не упоминается Чириков, который был главным и прошел далее, что надобно для чести нашей. И для того послать к сочинителю карту оных мореплаваний“.
(Архив Академии Наук СССР. Ф. 20, оп. 3, № 55, л. 34, пункт 12).

4 июня 1741 года Беринг на пакетботе «Св. Петр» и Чириков на другом пакетботе «Св. Павел» покинули Авачинский залив и отправились к берегам далекой Америки. Спустя 16 дней суда разлучились. Беринг и Чириков каждый самостоятельно продолжал свой «вояж». 15 июля первым берега Америки увидел Чириков. 20 июля вблизи о. Каяк к американской земле подошел Беринг. Так блестящим успехом увенчалось плавание на поиски берегов Америки. Беринг не пережил славы своего открытия, он погиб во время экспедиции: пакетбот «Св. Петр» был выброшен штормом на необитаемый остров, названный впоследствии именем Беринга, где славный капитан-командир и скончался после четырехмесячной болезни (цынга) 19 декабря 1741 года.

Для описи берега от Архангельска до устья Оби было построено два судна (кочи, длиной в 54 фута) — «Экспедицион» и «Обь», — которые под начальством лейтенантов С. В. Муравьева и М. Павлова вышли из устья Северной Двины 21 июля 1734 года. В состав экспедиции входили также два «рудознатца». Несмотря на то, что в этом году южная часть Карского моря была свободна от льдов («чему кормщики и бывалые люди[1] весьма удивлялись», — писал Муравьев), плавание оказалось неудачным. Кочи, достигнув вдоль западного берега Ямала широты 72°35′ N, повернули обратно, и экспедиция зазимовала в устье Печоры. Хотя все

[1] Мезенцы, принимавшие участие в плавании.

плавание продолжалось меньше двух месяцев, участники экспедиции умудрились переболеть цынгой («и от тамошнего воздуха почитай все, хоть несколько времени, пребывали тяжкими головными, грудными и цынготными болезнями, паче горячками больны», — доносил Муравьев).

В следующем году, который был неблагоприятным по состоянию льдов в Карском море, Югорский Шар был пройден 17 августа, а в Карском море было встречено «не малое число льдов, от которых часто принуждены были с потерянием прямого курша оные обходить, а инде и шестами отпихиваться». В общем плавание было опять малоуспешно: Муравьев достиг в Карском море широты 73°04′, а Павлов 73°11′ N, что послужило поводом к раздору между лейтенантами, ибо, по выражению Муравьева, Павлов ставил «себе за не малой авантаж предо мною в том, что его в нынешнюю кампанию случай допустил быть выше к полю (ближе к полюсу. — *В. В.*) 7 минутами». «Ко озимению» экспедиция снова вернулась на Печору. Здесь поведение лейтенантов вызвало недовольство местных жителей, и пустозерцы, а также некоторые участники экспедиции послали на них жалобы в Петербург, вследствие чего Муравьев и Павлов, по постановлению Адмиралтейств-коллегии, были преданы суду и позже разжалованы в матросы «за многие непорядочные, нерадетельные, леностные и глупые поступки».

Начальство над экспедицией перешло к лейтенанту С. Г. Малыгину, человеку волевому, но жестокому. По словам подштурманов Малыгина, он ругал своих подчиненных «скверно всячески», бил, «головы ломал до крови» и жестоко наказывал «кошками». С ненцами Малыгин был непрочь поторговать, причем менял вино на песцов и «делал разные притеснения». Малыгин был, однако, очень хорошим и образованным моряком.

Так как кочи, на которых плавали Муравьев и Павлов, оказались с очень низкими мореходными качествами (по словам Муравьева, на них нельзя было «ниже лавировать, ниже дрейфовать»), то для нового плавания были выстроены два бота. Малыгин командовал ботом «Первый», а другим ботом («Второй») командовал его помощник лейтенант А. Скуратов.

Первое плавание Малыгина в устье Оби, предпринятое совместно с А. Скуратовым летом 1736 года, было неудачно, так как «безразрывные» льды вынудили экспедицию стать на зимовку в реке Каре. Покинув место зимовки 17 июля 1737 года, Малыгин и Скуратов 3 августа достигли пролива между северной оконечностью Ямала и

Маршруты отрядов Великой северной экспедиции в районе р. Печора — Обская губа (лейтенанты С. Муравьев, М. Павлов в 1734 и 1735 гг., С. Малыгин, А. Скуратов в 1736 и 1737 гг.).

Лейтенант Д. Л. Овцын.

островом Белым, впоследствии названного Норденшельдом по имени Малыгина. Неблагоприятные ветры и туманы задержали здесь суда надолго. На матером берегу пролива Малыгин построил «маяк», представлявший собой большой земляной холм. В 1908 году этот маяк посетил Б. М. Житков. В настоящее время маяк Малыгина уже не существует, так как берег здесь размыт.

Только 27 августа суда обогнули Ямал и вошли в Обскую губу, а 22 сентября прибыли в устье Оби. Таким образом, при тех несовершенных средствах, которыми располагала Великая северная экспедиция, на морской переход из Архангельска в устье Оби понадобилось четыре года.

Несомненно, что русские еще до Малыгина огибали морем северную оконечность Ямала, хотя обычно поморы, плававшие в Обь, пользовались, как мы видели выше, речками Ямала. На карте И. Масса, составленной в 1609 году, уже значится остров Белый, отделенный от северной оконечности Ямала проливом. О Белом острове и проливе Малыгина, со слов русских, сообщал фактор английской торговой компании Логан, посетивший Пустозерск в 1611 году («В устье Оби[1] находится остров; надо держаться морской его стороны, так как между островом и материком мелко»).

С Оби Малыгин был отозван в Петербург, куда он проехал зимою сухим путем, Скуратов же вернулся в Архангельск морем. В 1738 году в Карском море было встречено много льда («пробивались пешнями»), и в сентябре суда были затерты около устья Кары. Только на следующий год (1739) Скуратов прибыл в Архангельск.

Научные результаты морской экспедиции на Обь, продолжавшейся пять лет (1734—1739), были весьма скромны. Заснята была сравнительно небольшая часть береговой линии (главным образом сухим путем, геодезистом Селифонтовым, работавшим весной и летом 1736 года), Югорский Шар и острова Матвеев, Долгий и Местный; кое-где произведены наблюдения над приливо-отливами и течениями. Астрономические наблюдения экспедиции, по словам Ф. Литке, были «сколь малочисленны, столь же и недостоверны, а берега, исследованиям подлежавшие, осмотрены были очень поверхностно».

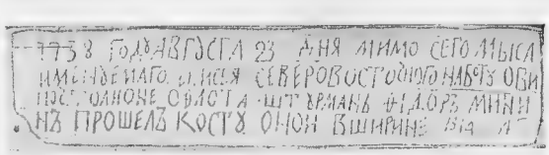
Опись берега от устья Оби до Енисея была поручена лейтенанту Дмитрию Леонтьевичу Овцыну. В его распоряжении имелась дубельшлюпка «Тобол» (длина 70 футов, две мачты). В состав экспедиции входили подштурман Д. Стерлегов, геодезист, рудознатец и др.

В 1734 году Овцын проплыл в Обской губе только до широты 70°14′ N.

Зиму 1734/35 года Овцын провел в Обдорске. Здесь часть зимовавших оказалась «обдержимой цынготною болезнью», и их пришлось отправить в Березов, «понеже в оном Обдорске воздух зело тяжел».

Плавание 1735 года было мало удачным, и Овцын смог дойти только до широты 68°40′. 21 июля мореплаватели натолкнулись на «зимний натуральный» (то-есть невзломанный) лед, тянувшийся от одного берега Обской губы до другого. Овцын ждал здесь до 29 июля, но лед не двигался. К этому времени на судне было уже тридцать семь больных цынгою, в том числе и сам Овцын. Был созван консилиум, который постановил, что «того вояжю исполнить нынешнею кампаниею невозможно», а потому, «дабы не помереть всем безвременно и не потерять судно», возвратиться. Во время этого похода умерло четыре человека, в том числе рудознатец Медведев.

Зиму команда провела в Тобольске, сам же Овцын поехал с докладом в Петербург.



Доска, поставленная в 1738 году штурманом Ф. Мининым на мысу Северо-восточном. Найдена в 1922 году Никифором Бегичевым.

[1] Очевидно, имеется в виду Обская губа.

Вернувшись в Тобольск в 1736 году, Овцын снова сделал попытку пройти из Оби в Енисей, но и на этот раз ему не удалось выйти за пределы Обской губы (хотя он достиг в этом году широты 72°40′ N), «где всегда видели немалые носящие льды по осьми и шти с половиною фут». 26 августа Овцын решил вернуться в Обдорский острожек—«за великими на курши наши к норду льдами, за опасением краткости в лете времени к возвращению для спасения судна и людей».

Только в следующем году (1737) Овцыну удалось, наконец, выполнить возложенное на него поручение и пройти на вновь построенном в Тобольске палубном боте «Оби Почтальон» (длиной в 60 футов) из Обской губы в устье Енисея, причем он достиг во время этого плавания широты 74°02′ N (к северу от Обской губы). Небезинтересно отметить, что в крайней достигнутой мореплавателями точке они видели кита, пускавшего фонтаны.

Повидимому, Д. Л. Овцын был первым мореплавателем, прошедшим из Обской губы в Енисейский залив морем и обогнувшим полуостров Явай[1].

Маршруты отрядов Великой северной экспедиции в районе Обская губа — м. Стерлегова (лейтенант Д. Овцын в 1734 — 1737 гг., штурман Ф. Минин в 1738 — 1740 гг.).

Когда Овцын выехал в Петербург с докладом об экспедиции, его в Тобольске арестовали и вскоре по постановлению «Тайной розыскных дел канцелярии» разжаловали в матросы за «дружеское обхождение» с находившимся в ссылке в Березове князем И. А. Долгоруким (казненным в 1739 году)[2].

После разжалования Овцына исследование берега к востоку от Енисея было поручено штурману Федору Минину, в экспедиции которого участвовали подштурман Дмитрий Стерлегов и рудознатец А. Лескин. В 1738 году Минину удалось пройти до

[1] Торговые и промышленные люди ходили в старину с Оби на Енисей морем только до устья Таза, далее же переваливали на Енисей по рекам, озерам и волокам.

[2] Впоследствии Овцын был отправлен на Охотское море в экспедицию Беринга и в 1741 году восстановлен в звании лейтенанта.

островов Северо-восточных, к северо-востоку от острова Диксона. Недалеко от крайнего достигнутого пункта Минин установил деревянную доску с вырезанной на ней надписью.

В 1922 году эта доска была найдена Н. Бегичевым и доставлена в Государственное географическое общество в Ленинграде.

В 1739 году, вследствие слишком позднего выхода из Туруханска, Минин дошел только до устья Енисея. Зимою 1740 года Стерлегов описал побережье Ледовитого океана от устья Енисея на северо-восток до широты 75°26′ N сухим путем. Страдая снежной слепотой, он был вынужден повернуть здесь обратно, после того как поставил в крайнем достигнутом им пункте знак. «А мыс, на котором поставлен маяк с приметою, каменистый, высокий, — доносил Стерлегов. — При оном месте усмотрена высота солнца в полдень 27°54′, ширина 75°26′». Крайний мыс, достигнутый Стерлеговым в 1740 году, получил впоследствии название мыса Стерлегова (географическая широта этого мыса по современным определениям 75°20′ N).

Летом того же года (1740) Минин совершил плавание из Енисейского залива на восток и на этот раз, плывя вдоль берега Сибири на северо-восток и миновав устье Пясины и группу из многочисленных небольших островов (получившую впоследствии название «шхер Минина»), достиг широты 75°15′ N. Здесь встретился сплоченный лед, подходивший к самому берегу, и Минин был вынужден повернуть обратно. На этом попытки обогнуть с запада северную оконечность Таймырского полуострова, продолжавшиеся семь лет (1734—1740), закончились.

По возвращении между Мининым и его помощником Стерлеговым началось судебное дело. Стерлегов и некоторые из команды обвиняли Минина в жестокости, лихоимстве и пьянстве, а Минин в свою очередь обвинял своих подчиненных в непослушании и пьянстве. Судились долго, и в конце концов Минин был приговорен к разжалованию в матросы на два года.

Место, достигнутое в 1740 году Мининым на северном берегу Сибири (75°15′ N), долго считалось крайним восточным пределом мореплавания в Карском море.

Обратимся теперь к третьему отряду, который должен был описать берег к западу от устья Лены.

Вначале опись этого участка была поручена лейтенанту Василию Прончищеву, который на дубельшлюпке «Якутск» (длиною в 70 футов) спустился вниз по Лене и в середине августа 1735 года вышел через Быковскую протоку в море.

В состав отряда Прончищева входили подштурман Семен Челюскин, геодезист Никифор Чекин, подлекарь и около 50 человек команды; кроме того, начальника отряда сопровождала его жена Мария Прончищева — первая женщина, принимавшая участие в полярной экспедиции [1].

5 сентября дубельшлюпка дошла до устья реки Оленек, где, ввиду наступивших морозов, было решено зазимовать. В устье Оленека в то время уже находилось русское селение, в котором числилось 12 семей. Об этом Прончищев писал: «Имеются-де там промышленные люди с женами и детьми. И в первом случае, как увидели дубельшлюпку, то все с женами и детьми из домов своих разошлись... И те обыватели объявляли о себе, якобы укрывались под опасением от болезни воспы». Прончищев, однако, полагал, что они скорее «от нападения или разорения страх имели».

Чтобы не «истеснять» местных жителей, Прончищев построил в устье Оленека две избы из плавника, в которых и поселился со своим экипажем.

В середине августа следующего года (1736) Прончищев вышел в море. По словам Челюскина, он уже был в это время «обдержим жестокою цынготною болезнию». Плавание до Анабары протекало без затруднений. Вверх по Ана-

Могила Прончищевых.
Снимок экспедиции Н. И. Евгенова, 1921 г.

[1] Если не считать участницу неизвестной экспедиции (1616—1618 гг.), останки которой найдены на острове Фаддея, и спутницу Федота Попова (1648), имя которой до нас не дошло.

Маршруты отрядов Великой северной экспедиции в районе Лена—Пясина (лейтенанты В. Прончищев в 1735 и 1736 гг., Х. Лаптев в 1739 — 1742 гг).

баре был послан геодезист Чекин, ибо зимою жители в устье Оленека рассказывали Прончищеву, что более 100 верст вверх по течению Анабары находится «камень, который таким видом якобы подобно быть какой-нибудь руде». Образец этой руды был в следующем году послан Берингу, который передал его для анализа профессору Гмелину. По заключению последнего, «ни золота, ни серебра, ни меди не явилось, а токмо сера горючая. И по его (Гмелина) де рассуждению к пользе интересу никакой надежды иметь не возможно».

За Анабарой встретились льды, среди которых мореплаватели пробирались «с великою опасностью». 24 августа экспедиция достигла устья Хатангской губы, на левом берегу которой было обнаружено русское зимовье. Продолжая плавание на север, «Якутск» достиг 28 августа северной широты 76,5°, где были встречены тяжелые льды. Тем не менее мореплаватели продолжали продвигаться вперед и, хотя и «через великую нужу», дошли у восточного берега Таймырского полуострова до широты 77°29′ N [1]. Здесь дубельшлюпка попала в «самые глухие льды, которым и конца видеть не могли». Лед у островов Фаддея и Самуила был еще не взломан. На льду встретили много медведей — «якобы какая скотина ходит», по замечанию Челюскина. Ввиду явной невозможности пробираться дальше, созванный 30 августа Прончищевым, в то время уже тяжело больным, «консилиум» решил возвращаться.

3 сентября экспедиция на «Якутске» достигла устья Хатангской губы, где, «знатное дело, льды отнесло долече в море», а через два дня подошла к устью Оленека. Противные ветры долго мешали дубельшлюпке войти в реку. Прончищеву стало совсем плохо, и он скончался 9 сентября, еще до того, как судно стало на якорь у прошлогоднего зимовья. 22 сентября умерла и Мария Прончищева, вместе со всеми стойко переносившая

[1] Эту широту приводит С. Челюскин в своем рапорте Адмиралтейств-коллегии. В рапорте того же Челюскина Берингу дается широта 77°25′.

Вблизи Таймырского озера.

Два с лишним столетия назад здесь проходили Х. Лаптев и Чекин — первые русские исследователи, проникшие в центр Таймыра.

тяготы полярного плавания. После смерти Прончищева командование отрядом принял Челюскин, который в следующем году (1737) прибыл в Якутск.

Когда в Адмиралтейств-коллегии были получены донесения о работах отряда Прончищева, она признала необходимым повторить попытку обогнуть Таймырский полуостров с востока на запад и поручила выполнение этого дела лейтенанту Харитону Прокофьевичу Лаптеву. Подготовка новой экспедиции заняла много времени, и Харитон Лаптев вышел из Якутска вниз по Лене только в июне 1739 года. В экспедиции снова приняли участие Челюскин и Чекин.

1 июля дубельшлюпка Х. Лаптева вышла через Крестяцкую протоку в море. В устье этой протоки Х. Лаптев поставил маяк высотой в 7 сажен. Сразу по выходе в море были встречены сплошные льды, и только 4 августа удалось пройти устье Оленека. Через четыре дня дубельшлюпка достигла бухты, которой Х. Лаптев дал скандинавское название Нордвик («северный залив»). Описав эту бухту, в которой были обнаружены сильные течения, экспедиция направилась в Хатангскую губу, где задержалась из-за льдов на неделю. Вскоре по выходе из Хатангского залива был усмотрен остров Преображения, который, по описанию Харитона Лаптева, «длиною поперек более мили. С моря сей остров стоит утесом, так якоб стена из одного камня; а с той стороны, которая в губу, лежит берег пологой и низкой» [1].

Вдоль восточного берега Таймырского полуострова Х. Лаптеву удалось пройти до мыса Фаддея (1 сентября). Дальше не пустил лед. «За островами Самуила не видно конца — стоит лед стоячий, гладкой, не ломаной», — занес в судовой журнал Х. Лаптев. На мысе Фаддея Лаптев поставил «маяк» («из камня плиточного, вышиной в полторы сажени»), обнаруженный через 180 лет экспедицией Амундсена. У этого же мыса мореплаватели «видели морских зверей, великих собою, подобных рыбе, шерсть маленькая, белая, яко снег; рыло черное. По здешнему называют белуги». Повернув на юг, Х. Лаптев пошел в Хатангскую губу, где 9 сентября стал на зимовку около устья реки Блудной. Зимовка протекала благополучно, причем Х. Лаптев поддерживал строгую дисциплину, повидимому, не всем приходившуюся по вкусу. Иногда недовольство высказывалось вслух и слышались «нерегулярные и неистовые слова»; этот ропот Лаптев пресекал наказанием кошками.

В начале апреля 1740 года Х. Лаптев отправил геодезиста Чекина с девятью собачьими нартами и восемнадцатью оленями

[1] Геолог И. П. Толмачев считает (A note on the geography of Northern Siberia, „Arktis“, 1929, № 1), что Харитон Лаптев видел только большой ближайший к бухте Нордвик остров (то-есть остров Бегичева современных карт), которому Лаптев якобы и дал название острова Преображения. Небольшой же остров, лежащий дальше на север, Лаптев, согласно Толмачеву, вовсе не видел; этот остров (то-есть остров Преображения современных карт), по Толмачеву, якобы открыт только в 1878 году экспедицией Норденшельда. Из приведенной выдержки из дневника Х. Лаптева явствует, что соображения И. П. Толмачева ошибочны. По данным лоции (С. Д. Лаппо, Материалы по лоции прибрежной зоны моря Лаптевых, 1935), остров Преображения имеет в длину три мили и в ширину менее одной мили; северный берег представляет «отвесную скалу», а южный — «отлогий». Все это вполне согласуется с описанием, даваемым Х. Лаптевым. Большой же, южнее расположенный остров Бегичева имеет совершенно иные размеры: протяжение его береговой линии составляет 97 миль. Таким образом, нет никаких сомнений в том, что остров, известный на современных советских картах под названием острова Преображения, есть действительно тот самый, который видел и описал Х. Лаптев, давший острову это название.

тундрой к устью реки Таймыры, откуда он должен был произвести опись морского берега до устья Пясины. Одновременно на устье реки Пясины был послан боцман Медведев, который должен был вести съемку берега на восток от этой реки, двигаясь навстречу Чекину. Чекин дошел до Таймырского озера, затем следовал по течению Таймыры до ее устья и прошел вдоль побережья на запад около 100 верст. В широте 76°26′ N (вероятно, на северном берегу острова Таймыр) Чекин поставил «маяк», после чего из-за недостатка корма для собак повернул обратно и с «крайнею нуждою» прибыл 28 мая в Хатангское зимовье. Что касается Медведева, то он прошел на восток от устья Пясины лишь около 50 километров и повернул обратно. Развалины избы Медведева к северу от устья Пясины сохранились до настоящего времени.

Весною Х. Лаптев отправил на Таймырское озеро и к устью Таймыры еще две партии из местных жителей, которые должны были наловить там рыбы и устроить продовольственные склады для работ в следующем году. В июле (старого стиля), когда Таймырское озеро вскрылось, эта партия на привезенной с собой небольшой лодке спустилась по реке Таймыре до устья. «На устье той Таймыры с великою нуждою находили малое число гнилых дров для малого обогрения», — отмечает Х. Лаптев в своем рапорте.

Летом 1740 года Х. Лаптев сделал еще одну попытку пройти морем к устью Таймыры. Однако 24 августа, в широте около 75,5°N, дубельшлюпка потерпела аварию: «во время поворота назад течением и ветром дубельшлюпку льдами затерло, а потом по отломлении форштевня все судно в неудобность повредило». Появилась угрожающая течь.

Видя неминуемую гибель судна, мореплаватели стали выгружать продовольствие на лед, намереваясь перетащить его затем на берег, отстоявший от судна на 15 миль. При не прекращавшемся давлении льдов дубельшлюпку вскоре «истерло». 27 августа Х. Лаптев и его спутники добрались по льду до берега, где соорудили из плавника хижины. До 11 сентября мореплаватели были заняты перетаскиванием продовольствия на берег, пока льдину не унесло. Положение потерпевших кораблекрушение было очень серьезное. «Изнуренные трудами, отчаявшиеся в спасении на этом пустынном и далеком берегу, некоторые подняли было ропот, говоря, что им все равно умирать — работая или не работая; однакож мужественный начальник строгим наказанием зачинщиков восстановил дисциплину»[1]. Возвращение в Хатангское зимовье, куда истощенные путники добрели только в конце октября, было крайне тяжелым. Четверо из них скончались по дороге.

Во время своих плаваний Х. Лаптев мог установить, что на восточном берегу Таймырского полуострова самая северная промысловая изба (оказавшаяся необитаемой) находилась в северной широте 75°, а «жилые зимовья (то-есть зимовья с постоянным населением. — *В. В.*) состоят токмо на реке Хатанге и по ней вверх к югу».

После двух неудачных попыток описать берега Таймырского полуострова с моря Х. Лаптев решил выполнить эту задачу сухим путем. 28 марта 1741 года из Хатангского зимовья с тремя собачьими нартами вышел Семен Челюскин, имевший поручение дойти тундрой до устья реки Пясины и следовать оттуда с описью берега на восток до устья Таймыры. В середине апреля Лаптев отправил под начальством квартирмейстера Токмачева девятнадцать нарт к Таймырскому озеру и в устье Таймыры для устройства там складов продовольствия. 3 мая зимовье покинул геодезист Чекин, который должен был описать восточный и северный берег Таймырского полуострова, а через два дня на пяти нартах вышел сам Лаптев, направившийся напрямик тундрой к устью Таймыры. Еще до своего выхода Лаптев отправил всю остальную команду на оленях на Енисей.

[1] А. Соколов, Северная экспедиция 1733—1743.

Такие знаки — „маяки" — ставили на приметных местах отряды Великой северной экспедиции.

Чекин смог довести опись восточного берега Таймырского полуострова только до широты 76°35′ N, где был вынужден повернуть, так как он и его товарищи заболели снежной слепотой. Челюскин, дойдя до устья Пясины, начал съемку морского берега на восток и довел ее до широты 75°21′ N. Что касается самого Х. Лаптева, то он прошел с Хатанги сперва на Таймырское озеро («озеро Таймурское собою велико, а в сторону NO далеко ли пошло — неизвестно, понеже за стужею туда и самоеды не ходят»). 17 мая он прибыл в устье реки Таймыры, где в то время стояло одинокое зимовье якута Никифора Фомина, промышлявшего здесь песцов и ловившего рыбу [1]. Лаптев направился было сперва на северо-восток, но уже через несколько дней, достигнув 76°42′ северной широты, должен был вернуться, так как заболел снежной слепотой: «и тут у меня и имеющегося при мне солдата глаза оною непогодою перебило так, что ни на пять сажен можно видеть; чего ради, видя крайнюю гибель от оной очной болезни в худых и пустых местах, возвратился назад на прямой курш».

Поправившись, Лаптев вышел из устья Таймыры 31 мая и начал съемку берега к западу. Через пять дней он дошел до маяка, сооруженного Чекиным в предыдущем году; в 20 километрах Лаптев поставил другой маяк «с подписанием года, числа и ширины места». 13 июля Лаптев встретился на широте 75°21′ N с штурманом Челюскиным. «Накормя собак, — значится в журнале Лаптева, — поехали в путь около берега, возвратя оного штурмана, у которого пришедшие с ним собаки весьма худы и корму малое число с ним пришло». 21 июня Лаптев и Челюскин прибыли в устье Пясины, откуда отправились в Мангазею (Туруханск), где и провели зиму.

Для съемки остававшегося еще не посещенным северного берега Таймырского полуострова в начале марта 1742 года из Туруханска вышел Челюскин. Пройдя до устья Хатанги, Челюскин двинулся на север и 14 мая прибыл к мысу Фаддея, откуда и повел съемку. 20 мая Челюскин достиг крайней северной оконечности Азии, впоследствии названной академиком А. Миддендорфом мысом Челюскина. «Сей мыс каменной, прирый, высоты средней, — записал в тот день Челюскин в своем путевом журнале. — Около оного льды гладкие и торосов нет. Здесь именовак мною оный мыс: Восточной северной мыс. Здесь поставил маяк — одно бревно, которое вез с собою».

Продолжая съемку берега на запад, Челюскин, немного не доходя до устья Таймыры, встретил двух людей, посланных Лаптевым ему навстречу. Сам Лаптев находился в это время в устье Таймыры. В июле Челюскин и Х. Лаптев вернулись в Туруханск, откуда затем выехали в Петербург.

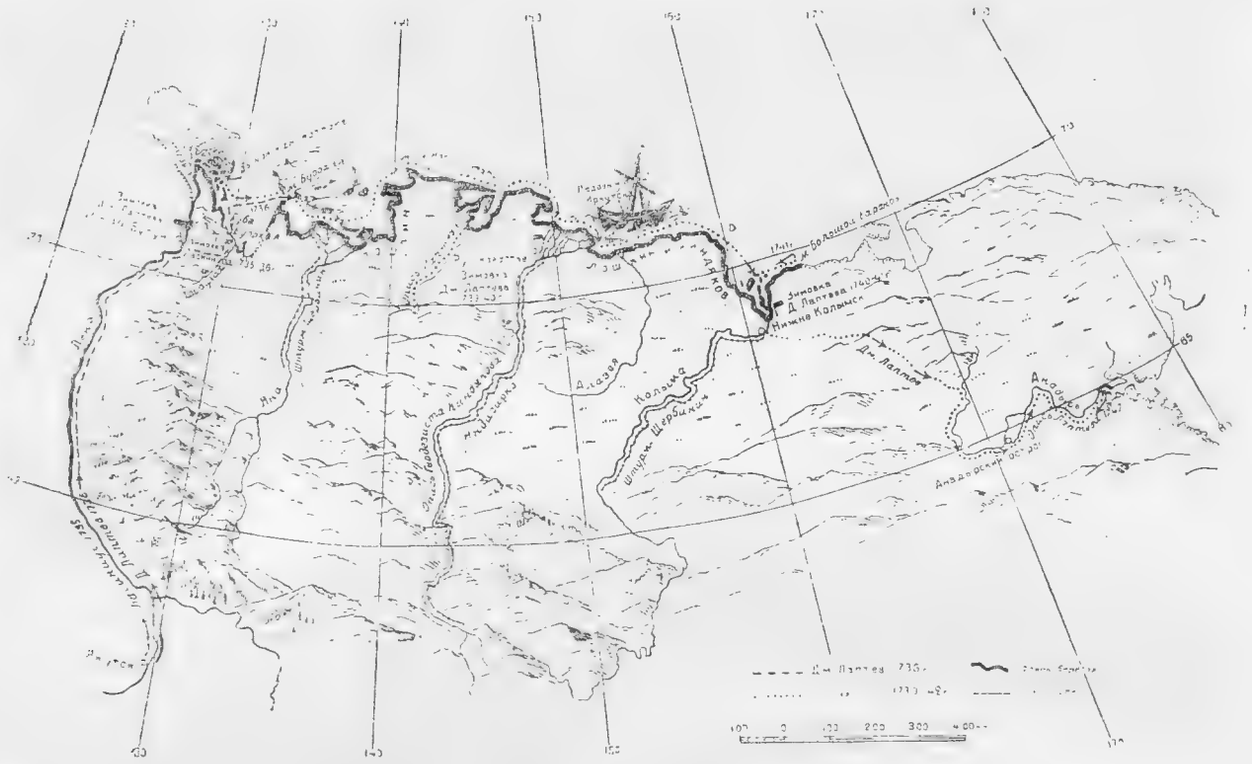
В свое время некоторые географы сомневались в достоверности того, что Челюскин открыл северную оконечность Азии. Весьма скептически отнесся к работам Челюскина известный русский исследователь северо-восточной Сибири Ф. Врангель, по мнению которого вся опись была сделана Челюскиным «весьма поверхностно», так что после его работ «мы знаем токмо, что оный [северный берег] омываем океаном». Еще более отрицательно отнесся к Челюскину академик Бэр, писавший (1841), что «оконечность Северовосточного мыса [то-есть мыса Челюскина] и с сухого пути никогда не была достигнута» и что Челюскин, «чтобы развязаться с ненавистным предприятием, решился на неосновательное донесение». Указанные два автора, пытавшиеся очернить Челюскина и его работы, к сожалению, имели последователей, и только в 1851 году А. Соколовым неосновательность обвинений, возводившихся Бэром на Челюскина, была доказана документально. Особенно горячо вступился за Челюскина А. Миддендорф, который писал: «Челюскин не только единственное лицо, которому сто лет назад удалось достичь этого мыса (северной оконечности Азии) и обогнуть его, но ему удался этот подвиг, не удавшийся другим, именно потому, что его личность была выше других. Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае. При большой настойчивости, Челюскин из участников экспедиции всех точнее и отчетливее в своих показаниях» [2]. Подобное же мнение о Челюскине высказал также и Норденшельд, которому впервые после Челюскина пришлось побывать на северной оконечности Азии.

Начальство над четвертым отрядом Великой северной экспедиции, которому надлежало описать берег к востоку от Лены, было возложено на лейтенанта Петра Ласиниуса, датчанина, незадолго до этого поступившего на русскую службу. Отряд Ласиниуса, в котором насчитывалось сорок пять человек, имел в своем распоряжении палубный бот «Иркутск» (длиной в 60 футов), на котором Ласиниус 18 августа 1735 года вышел из устья Лены через Быковскую протоку в море.

[1] Избу, в которой жил этот якут, видел еще в середине XIX века А. Миддендорф. Она стояла на небольшом острове (в низовье Таймыры), названном Миддендорфом островом Фоминым.

Интересно указать, что в конце XVIII века в низовьях Таймыры также находился житель — некто Фирс, пришедший сюда с Дудыпты (А. Миддендорф. Путешествие на север и восток Сибири, ч. I, СПб., 1860, стр. 75).

[2] А. Миддендорф. Путешествие на север и восток Сибири, ч. I, СПб., 1860, стр. 78—79.



Маршруты отрядов Великой северной экспедиции в районе Лена — Колыма (лейтенанты П. Ласиниус в 1735 г., Д. Лаптев в 1736—1742 гг.).

На Быковском мысу Ласиниус поставил деревянный маяк высотой в 36 футов. Держа курс на юго-восток, в глубь губы Борхая, «Иркутск» вскоре встретил льды. Несмотря на сравнительно раннее время года, Ласиниус «за противным ветром, густым туманом, носимым льдом и великим снегом» стал искать «отстойных мест к зимовью». 25 августа экспедиция подошла к устью реки Хараулах, где Ласиниус и решил зазимовать. Из плавника была выстроена большая казарма в четыре комнаты, с кухней и баней. Уже в самом начале зимы среди зимовщиков стала свирепствовать цынга, которая вскоре начала вырывать одну жертву за другой. Первым умер сам Ласиниус, скончавшийся 30 декабря, вслед за ним ушло в могилу еще тридцать пять человек. К весне в живых осталось только девять человек, которые во главе с подштурманом Ртищевым покинули зимовье и отправились в Якутск. Еще до их ухода в устье реки Хараулах прибыл штурман Щербинин, которого отправил из Якутска Беринг, когда до него дошли сведения о тяжелом положении отряда Ласиниуса.

На смену Ласиниусу Беринг назначил лейтенанта Дмитрия Яковлевича Лаптева, двоюродного брата Харитона Лаптева. В конце июля 1736 года Д. Лаптев прибыл с новой командой в устье реки Хараулах, откуда на боте «Иркутск» пошел сперва к Быковскому мысу в устье Лены для пополнения запасов продовольствия. 22 августа он вышел отсюда, взяв курс на северо-восток, и через два дня встретил у мыса Борхая «великие непроходимые льды, которые стеною заградили путь». По описанию Лаптева, этот лед был «гладок и бел, как ровной план накрыт белым полотном», и «так здоров, как среди зимы». Пребывая «в великом страхе», Дмитрий Лаптев уже на следующий день отдал приказ возвращаться в Лену, решив, что путь на восток закрыт. Не проявив никакой настойчивости и отступив при первой же встрече со льдами, Д. Лаптев после этой неудачной попытки пройти морем в Колыму решил «и на предбудущий год на море не выходить, понеже к проходу до реки Колымы и до Камчатки, по всем обстоятельствам, ныне и впредь нет никакой надежды».

Зиму 1736/37 года Д. Лаптев провел на Лене несколько выше Булуна, причем все участники экспедиции переболели цынгой, а один из них умер. Летом Д. Лаптев привел бот в Якутск и сам отправился отсюда в Петербург, где доложил Адмиралтейств-коллегии о плачевных результатах экспедиции и пессимистических выводах, к которым он пришел. «Особливо же объявил он, Лаптев, что проход тем Северным морем от Ленского устья на Камчатку видится невозможен, ибо во время последней его кампании дошли

в ширине 73 градусов 16 минут до стоячего льда, и время ко ожиданию, чтобы оной лед разломало или б растаял, уже минуло; а тот стоячей лед, по чаянию, простирается до называемой Святого Носа земли, о которой тамошние новокрещенные якуты показали, что в 20 лет знают и по всякое-де лето у той земли на море через все лето стоит лед и морем не ломает» [1].

Адмиралтейств-коллегия, однако, не согласилась с этими выводами и вернула Д. Лаптева обратно в Сибирь, предписав «с наиприлежнейшим старанием чинить еще один опыт, не можно ли будет пройти по Ледовитому морю». Только в случае непреодолимых препятствий Лаптеву разрешалось выполнить работу по описи берега сухим путем. Прибыв в Якутск, Лаптев в январе 1739 года послал для описи побережья у Святого Носа матроса Алексея Лошкина, который по окончании работ должен был встретиться с Лаптевым в устье Лены. Лошкин прибыл на Быковский мыс 15 июля. Летом из Якутска на Индигирку сухим путем был отправлен геодезист Иван Киндяков.

Во исполнение приказа Адмиралтейств-коллегии Д. Лаптев, в сопровождении штурмана Щербинина и тридцати трех человек команды, летом 1739 года снова вышел из устья Лены в море. Как и во время первого плавания, у мыса Борхая были встречены сплоченные льды, среди которых мореплаватели пробирались на боте «с великим беспокойством и страхом». 25 августа бот миновал Святой Нос, где в этом году еще держался невзломанный лед: «от самого берега лед стоит неломаной, гладкой и здоровой, как средиземной, расстоянием в полмили немецкой, да притом и ломаного много, и меж камнем [2] и льдом невеликая заберега, где и проходили». Вскоре за Святым Носом Лаптев усмотрел небольшой остров, названный им островом Св. Диомида. На карте Лаптева этот остров находится в 45 милях к NO 78° от Святого Носа, то-есть посредине пролива Дмитрия Лаптева. Кроме этого острова, в журнале Лаптева упоминается еще о другом острове, названном Меркуриевым и также расположенном в проливе. Мореплаватели, проходившие здесь после Лаптева, этих островов, однако, не видели. Вероятно, эти острова подверглись такому же разрушению, как в XX веке остров Васильевский (см. главу о море Лаптевых) [3].

2 сентября Лаптев находился против устья Индигирки. Здесь «ветром восточным льдов нанесло множество, в которых днем с нуждою на парусах пробавлялись, а ночью всеми людьми судно охраняли; и непрестанно то подымали, то опускали якорь». Вследствие отмелости берега подойти к нему не удалось, и бот в конце концов затерло льдом. Когда во второй половине сентября лед стал неподвижно, мореплаватели переправились на берег пешком. Зиму они провели в Русском Устье на Индигирке.

[1] Если верить этому показанию якутов, то надо сделать вывод, что в первой половине XVIII века состояние льдов в море Лаптевых было значительно менее благоприятным, чем в настоящее время.

[2] Обрывистым берегом.

[3] А. В. Соколов («Записки по гидрографии», LX, 1930) высказал предположение, что Д. Лаптев принял за остров Диомида громадную стамуху. Это объяснение кажется нам слишком искусственным и совершенно ненужным. Мы знаем теперь, что посредине пролива Лаптева находятся две банки. Возможно, что эти банки являются остатками островов, существовавших в первой половине XVIII века.

Зимовка Дмитрия Лаптева на р. Колыме.
Реставрация Музея Арктики (Ленинград).

Генеральная карта Российской Империи 1745 года, выполненная на шелку.

Экспонат Музея Арктики (Ленинград). Найдена на чердаке бывшего особняка графа Шереметьева, где ныне помещается Арктический институт Главсевморпути.

В письме своем к адмиралу Н. Головину Д. Лаптев характеризует плавание в 1739 году следующим образом: «И часто бродили во льдах, как в густом лесу, и, когда ветер умеренной, с нуждой пробавлялись, а в крепкой шторм близ конечного отчаяния были... И подле берегов здешних воды сыскать не можно, понеже отмели не подпущают увидеть берега, а в море льды не выпущают, и, одним словом, доношу, милостивейший государь, берега оные и путь — погибельной».

На пути между Леной и Индигиркой Д. Лаптев встретил «суда, из моря выброшенные; якори и снасти и поныне есть, и следовало то, что они за неимением порта пропадали». Очевидно, это были остатки судов русских мореплавателей XVII века.

Еще осенью матрос Алексей Лошкин произвел опись морского берега между Индигиркой и Алазеей, а штурман Щербинин и геодезист Киндяков произвели съемку части дельты Индигирки.

Весною 1740 года описные работы продолжались: Киндяков заснял берег между Алазеей и Колымой, Щербинин — реку Яну, Д. Лаптев — Хрому.

С наступлением лета начались работы по освобождению бота изо льдов. Во льду, на протяжении целого километра, надо было прорубить канал, для чего пришлось мобилизовать не только всю команду, но и восемьдесят пять местных жителей. 11 августа Д. Лаптев продолжал плавание в устье Колымы, куда и прибыл через четыре дня. Еще в том же году Д. Лаптев сделал попытку пройти через Берингов пролив в Тихий океан, но мог добраться только до мыса Большого Баранова, где льды преградили боту путь. «Проходя же густые льды, часто ботом об оные стучались и в страхе были, что проломит от тех ударов». Вернувшись в Колыму, экспедиция зазимовала у Нижнеколымского острога.

В следующем году (1741) Лаптев сделал еще одну безуспешную попытку обогнуть на боте Чукотский полуостров. Около Большого Баранова Камня опять были встречены сплоченные льды, и созванный Лаптевым 17 августа «консилиум» решил, что пройти морем в Камчатку невозможно, и постановил «и впредь на оное море ботом не выходить». Осенью Д. Лаптев прошел сухим путем из Нижнеколымска в Анадырский острог и летом 1742 года произвел съемку нижнего течения реки Анадырь, после чего вернулся в Нижнеколымск. В конце 1743 года Д. Лаптев прибыл в Петербург.

Основная задача северных отрядов Великой северной экспедиции состояла в картировании берегов Ледовитого океана. Как мы видели, эта задача, за немногими пробелами, и была выполнена между Белым морем и Ко-

лымой, притом с ничтожнейшими техническими средствами, которыми располагали полярные исследователи того времени.

«Петровские птенцы» с честью и славой выполнили предначертания Петра. В течение почти 200 лет (до экспедиции «Таймыра» и «Вайгача» в 1910—1915 годах) гидрографические данные и описи берегов, собранные и составленные участниками Великой северной экспедиции, оставались почти единственным наставлением для мореплавателей. Результаты работ северных отрядов экспедиции послужили материалом для М. В. Ломоносова, когда в 1755—1763 годах он выступил со своими доказательствами возможности пройти Северным Ледовитым океаном с запада на восток.

Попутно участники экспедиции собрали драгоценные материалы по общей географии и этнографии огромного края, причем особенно ценные сведения доставил Харитон Лаптев (о приливо-отливах, магнитном склонении, метеорологии, населении, животной и растительной жизни и пр.). К сожалению, только небольшая часть этих сведений сделалась достоянием науки. От большинства отрядов сохранились лишь копии журналов, а от некоторых не осталось и этого.

ЛИТЕРАТУРА

Андреев А. И., Экспедиция В. Беринга, «Известия Всесоюзного географического общества», т. XXV, вып. 2, 1943.

Берг Л. С., Открытие Камчатки и экспедиции Беринга, М.—Л., 1946.

Ваксель Св., Вторая Камчатская экспедиция Витуса Беринга. Л.—М., 1940.

Вахтин В., Русские труженики моря. Первая морская экспедиция Беринга. СПб., 1890.

Миддендорф А., Путешествие на север и восток Сибири, ч. I, СПб., 1860 (здесь опубликованы путевые журналы Х. Лаптева за 1741 г. и С. Челюскина за 1742 г.).

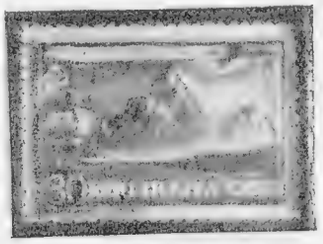
Островский Б. Г., Великая северная экспедиция, 2-е изд., Архангельск, 1937.

Соколов А., Берег Ледовитого моря между рек Оби и Оленека, «Записки Гидрографического департамента», IX, 1851.

Соколов А., Северная экспедиция 1733—1743, «Записки Гидрографического департамента», IX, 1851.

«Экспедиция Беринга». Сборник документов, М., 1941.

Golder F. A., Bering's voyages. American Geographical Society, Research series Nos. 1 and 2, New York, 1922 and 1925.



Марка, посвященная „Памяти мореплавателя В. Беринга"

Выпущена в 1941 году к 200-летию открытия русскими Северной Америки. На заднем плане—гора Св. Ильи.

РУССКИЕ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ

Расположенный на западе Баренцова моря архипелаг Шпицберген посещался русскими еще в XVI веке, задолго до официального открытия. На протяжении почти трех столетий русские вели здесь интенсивный и круглогодичный промысел, основывали многочисленные поселения. Однако до 1920 года, Шпицберген не принадлежал никому, представляя собою в правовом отношении так называемую terra nullius («ничью землю»). По постановлению Парижской конференции, в работах которой Советская Россия не принимала участия, 2 февраля 1920 года суверенитет над Шпицбергеном был передан Норвегии, причем гражданам других государств предоставлялась свобода поселения и промышленной деятельности на Шпицбергене. Союз ССР признал суверенитет Норвегии над Шпицбергеном лишь после установления дипломатических отношений с этим государством особой декларацией в 1924 году.

Хотя Шпицберген, таким образом, не входит в советский сектор Арктики, мы, тем не менее, считаем целесообразным включить в наш обзор и этот архипелаг, так как, с одной стороны, история его исследования тесно связана с деятельностью русских промышленников и ученых, с другой стороны, — потому, что Советский Союз имеет здесь важнейшие экономические интересы (до второй мировой войны северные районы СССР и советский морской флот на Севере снабжались углем, который добывался советскими организациями на Шпицбергене). В 1944 и 1945 гг. между СССР и Норвегией была достигнута договоренность о совместной обороне Шпицбергена.

Точных сведений о том, когда именно человек впервые познакомился с Шпицбергеном, не имеется. Выше мы отмечали, что старинные саги дают некоторые указания на то, что Шпицберген был известен древним скандинавам. В исландских летописях за 1194 год мы находим указание на Шпицберген в виде лаконической записи: «открыли Свальбард» (Свальбард на древнеисландском языке значит «холодный край»). Фритьоф Нансен исследовал вопрос, какую страну следует понимать под Свальбардом, и пришел к выводу, что это есть не что иное, как Шпицберген. Впоследствии, по предложению Нансена, Шпицберген вместе с примыкающими к нему островами (Медвежьим, островом Надежды и др.) получил официальное название Свальбард.

В западную Европу первые достоверные сведения о Шпицбергене доставила голландская экспедиция под начальством Яна Рийпа и Якова ван Гемскерка в 1596 году.

По представлению мореплавателей и географов того времени Шпицберген на севере соединялся с Гренландией, вследствие чего Шпицберген нередко и называли Гренландией. Именно под этим последним названием — в виде искаженного «Грумант» — Шпицберген уже давно был известен русским поморам. Время, когда русские впервые посетили Шпицберген, остается неизвестным, но во всяком случае они плавали на Шпицберген еще до 1596 года, то-есть до голландцев. Это усматривается из одного письма, которое датский король Фридрих II отправил в 1576 году в Варде некоему Людвигу Мунку [1]. В этом письме давался приказ войти в сношения с русским корщиком Павлом Нишецом (видимо, искаженное «Никитич»), живущим в Коле и ежегодно плавающим на Грумант. В письме говорится также, что в свое время этот корщик предлагал некоторым гражданам Троньема сообщить сведения о Груманте и провести туда их суда.

Рассказы вернувшихся в 1597 году на родину голландцев о большом количестве обитающих около Шпицбергена китов имели следствием то, что уже вскоре к этому архипелагу из различных стран направились китобойные суда. Первыми появились у Шпицбер-

[1] Письмо Фридриха II было опубликовано А. М. Филипповым в «Литературном вестнике» (1901, I, № 4).

Шпицберген. Западное побережье.

гена английские китобои, которых отправила для китобойного промысла в полярных водах «Московская компания». В 1612 году с такой же целью была учреждена в Голландии компания «Noordsche Maatschappij», которая тоже отправила китобойные суда на Шпицберген. Конкуренция пришлась не по вкусу англичанам, и они силой заставили голландцев вернуться обратно.

В 1613 году английский король Яков I издал указ, по которому бой китов у Шпицбергена объявлялся монопольным правом англичан. Вместе с тем Шпицберген был официально переименован в «Новую Землю короля Якова» (King James New Land). Для проведения этого указа в жизнь Англия в том же году отправила на Шпицберген семь кораблей, в том числе два вооруженных, которые и прогнали голландцев, а также появившихся здесь французских и испанских китобоев. Голландцы, однако, отнюдь не были склонны признать монополию англичан и в 1614 году послали на Шпицберген четырнадцать китобойных судов, в сопровождении четырех военных кораблей, на каждом из которых находилось по тридцать пушек.

В 1615 году у Шпицбергена появились датские китобои под охраной трех военных кораблей. Вскоре сюда же пришли немцы из ганзейских городов Гамбурга и Бремена. В шпицбергенских водах разгорелась ожесточенная борьба. Четыре нации оружием защищали свое право промышлять китов.

В 1617 году между различными странами, ведшими китобойный промысел у Шпицбергена, состоялось соглашение, по которому каждой стране предоставлялись на Шпицбергене отдельные промысловые участки. Лучшие участки — от Беллзунда до бухты Магдалены — достались англичанам, голландцы получили остров Амстердам и несколько бухт, датчане — Датский остров, немцы — Гамбургскую бухту, а французы и испанцы должны были довольствоваться промыслами на крайнем севере архипелага, в Бискайской бухте. Столкновения между конкурентами продолжались, однако, и после этого соглашения.

Чтобы получить представление о размерах некогда существовавшего у берегов Шпицбергена китобойного промысла, можно указать, что с 1669 по 1769 год здесь побывало 14 167 одних только голландских судов, которые добыли 57 590 китов. В 1697 году в шпицбергенских водах промышляло 201 судно (в том числе голландских 129), а добычу составляли 1968 китов. В бухте Вирго на острове Амстердаме голландцы имели в XVII веке целый городок, живший, правда, только в летнее время, когда производился промысел, и совершенно пустовавший зимой. Этот город назывался Смеренбург («ворванный городок»), потому что в нем стояли громадные котлы, в которых вытапливалось китовое сало.

Место, где находился Смеренбург, посетил в 1912 году Фритьоф Нансен, который в прекрасном описании своего путешествия на Шпицберген говорит о Смеренбурге следую-

щее: «Здесь некогда стоял целый город, с лавками и улицами, в котором летом собиралось до десяти тысяч жителей. Несмолкаемый шум стоял около складов, салотопен, игорных домов, кузниц, мастерских, кабачков и танцовальных помещений. На этом низком берегу толпами собирались моряки, возбужденные, вернувшиеся с охоты на китов, и здесь же сновали в своих пестрых нарядах девки, отправлявшиеся на охоту за мужчинами». Около Смеренбурга Нансен еще в 1912 году находил старинные голландские могилы (когда-то их здесь было свыше тысячи). Просуществовал Смеренбург — самый северный когда-либо существовавший на земле город — недолго. Гамбургский цырюльник Ф. Мартенс, посетивший Смеренбург в 1671 году, описывает его как уже покинутое и разрушающееся становище.

Дикое хищничество китобоев, заботившихся только о наибольшей наживе в возможно короткий срок, привело к тому, что кит начал исчезать в шпицбергенских водах. «Золотые россыпи севера», как голландцы иногда называли китовые богатства Шпицбергена, стали быстро оскудевать.

Наиболее ценный вид кита Balaena mysticetus был совершенно выбит около Шпицбергена. Дольше всех промышляли кита в шпицбергенских водах англичане (до начала XIX века) и норвежцы.

Русские в китобойных промыслах у Шпицбергена не участвовали, хотя попытки организовать здесь русский китобойный промысел и делались.

Так, еще по указу Петра I в 1724 году

Бой китов у Шпицбергена в XVII веке.
Из книги Ф. Мартенса.

Бой китов у Шпицбергена в XVII веке.
Из книги Ф. Мартенса.

на Вавчужской[1] «корабельной партикулярной верфи» корабельный мастер Никифор Баженин начал строить китобойные корабли, а в следующем году состоялось «первое с Двины отправление казенных китобойных кораблей на промысел к Шпицбергену, просто называемому Грумант»[2]. Учрежденное по приказу Петра «Кольское китоловство» располагало тремя кораблями. За первые четыре года эти корабли добыли только четырех китов и двух белых медведей. Вскоре после этого «Кольское китоловство» было ликвидировано. Столь же неудачна была попытка организовать китобойный промысел, предпринятая в 1787 году по инициативе графа Воронцова. Наконец, в 1805 году была сделана третья попытка, также окончившаяся ничем: когда китобойное судно вышло из Кольского залива, оно подверглось нападению со стороны английского крейсера и было сожжено.

Хотя русские и не промышляли кита у Шпицбергена, но ходили они туда часто. Прельщал их здесь не кит, а главным образом промысел на моржа, которого русские в удачные годы добывали у Шпицбергена до тысячи двухсот голов. Кроме того, русские

[1] Село Вавчуга находится против Холмогор, на правом берегу Северной Двины.

[2] В. Крестинин, Краткая история о городе Архангельском, СПб., 1792, стр. 109.

Распространение старинных русских поселений на Шпицбергене
Кружки—становые избы, треугольники—станки
Составлено В. Ю. Визе.

на Шпицбергене промышляли белуху, тюленя, песца, белого медведя, а также охотились на оленей. Немаловажную статью дохода «груманланов», — как назывались промышленники, ходившие на Грумант, — составлял сбор гагачьего пуха.

Для характеристики размеров промысла можно указать, что небольшая русская артель промышленников, зимовавшая в 1784/85 году в бухте Магдалены, добыла триста моржей, восемьдесят морских зайцев, сто пятьдесят тюленей, сто белух, сто пятьдесят медведей, тысячу песцов, одного кита и двадцать пудов гагачьего пуха.

В отличие от голландцев и англичан, занимавшихся на Шпицбергене китобойным промыслом, русские промышленники не ограничивались кратковременным посещением этого архипелага в течение лета, а оставались здесь на зимовку. Осенью, до наступления полярной ночи, они охотились главным образом на оленей, причем специально для этой охоты привозили с собою из Архангельской губернии «промышленных» собак.

В течение темного времени года груманланы с помощью расставлявшихся «кулемок» (то-есть примитивных ловушек) промышляли песца.

Полярная ночь не легко давалась груманланам. Климат Шпицбергена, по словам промышленников, развивал цынгу. На этом острове, рассказывали они, «через два добрых уповода спячки человек начинает цынговать». О быте промышленников в полярную ночь они рассказывали так: «человека неодолимо влечет природа ко сну; по этой-то причине они, чтобы не спать, наряжают друг друга навязывать узлы на веревки и снова развязывать или спарывать с полушубков овчинные заплаты и опять нашивать, неослабно наблюдая, чтобы наряды эти были исполняемы» [1].

Промысел морского зверя начинался весной. На небольших карбасах русские промышленники в поисках зверя пускались иногда в открытое море. «Не те спины у груманланов, чтоб бояться океана», — ответил один промышленник, когда его спросили, как это он не боится удаляться от берега [2]. Корщик зарабатывал за зимовку на Шпицбергене до тысячи рублей, искусные стрелки — до четырехсот пятидесяти рублей, менее искусные — около двухсот рублей, а новички, впервые попадавшие на Грумант, — всего только сто двадцать пять рублей [3]. Кроме того, участникам промысловой артели, за исключением новичков, полагалась часть добытых шкур.

Начало постоянных русских промыслов на Шпицбергене можно отнести к первой четверти XVII века, хотя (как видно из упомянутого письма Фридриха II) русские посещали Шпицберген и раньше. В донесениях иностранных китоловов русские на Шпицбергене впервые упоминаются в 1697 году [4]. В XVII и XVIII веках русские были единственными круглогодичными обитателями Шпицбергена. В литературе имеется также указание, что

[1] А. Харитонов, Архангельские промышленники на Груманте (Шпицберген). Из записок шенкурца. «Отечественные записки», т. 66, № 10, 1849.
[2] Там же.
[3] Эти данные относятся к первой половине XIX века.
[4] C. Zorgrader, Alte und neue Grönländische Fischerei und Wallfischfang, Leipzig, 1723.

Остатки русского становища на берегу острова Эдж.
По зарисовке 1827 г.

Плавание на Грумант.
С картины С. Мешалкина.

в конце XVIII века на Шпицбергене жили русские ссыльные [1].

Одно из наиболее крупных русских становищ находилось в XVIII веке недалеко от старинного голландского Смеренбурга. Это становище посетил в 1780 году английский врач Бакстром, давший хорошее описание его [2]. Русское становище около Смеренбурга ежегодно посещалось кораблем водоизмещением около 100 тонн. Он выходил из Архангельска в мае и прибывал в Смеренбург в июне или июле. Здесь судно стояло две-три недели, пока производилась выгрузка продовольствия и промыслового снаряжения, смена личного состава зимовки и прием продуктов промысла. Последние состояли из сала, китового уса, медвежьих и песцовых шкур, гагачьего пуха, зубов нарвала и копченых оленьих языков. Интересно отметить, что на зимовке в Смеренбурге всегда находился врач. В 1780 году эту должность занимал Идерих Пахенталь, который и сообщил Бакстрому сведения о жизни русских промышленников на Шпицбергене. Самому Пахенталю жизнь на Шпицбергене пришлась по вкусу, и он совершил несколько плаваний на этот архипелаг.

Интересные данные о размерах русских промыслов на Шпицбергене (на основании изучения документов Архангельского губернского архива) приводит В. А. Русанов [3]. За последнее трехлетие XVIII века (с 1797 по 1799 год) на Шпицберген отправилось восемнадцать поморских промысловых судов, принадлежавших семи владельцам. Большинство из них высадили людей на Шпицберген на зимовку, а сами вернулись, с тем чтобы на следующий год притти за добычей и оставленными промышленниками. Всего за три года только из Архангельска отправилось на Шпицберген триста шестьдесят человек. На промысел было взято 11 200 пудов ржаной и ячменной муки.

В. А. Русанов приводит список судов, ходивших на Шпицберген.

---

[1] W. Scoresby, On the Greenland or Polar ice, Memoirs of the Wernerian National History Society, vol. II, 1818, p. 308.

[2] «Philosophical Magazine», 1799, July.

[3] В работе «План Шпицбергенской экспедиции», представленной Министерству внутренних дел в 1911 году. Впервые опубликовано в 1945 году в книге: В. А. Русанов, Статьи, лекции, письма, стр. 281—288.

Год	Название судна	Имя владельца судна	Имя корщика (кормчего судна)	Название уезда—родины корщика	Число человек судовой команды	Количество пудов муки, взятой на промысел
1797	„Андрей Первозванный“	В. О. Окольнишников	—	—	18	540
	„Св. Николай“	М. Стукачев	—	—	17	540
	„Св. Николай“	Даниловский старообрядческий скит	—	—	56	1624
	„Иоанн Креститель“	С. Пушков	Ф. Рахманин	Мезенского	10	319
	„Св. Николай“	И. Кузнецов	Гр. Коморин	Каргопольского	9	348
1798	„Св. Феодор“	К. и А. Амосовы	Аф. Тихонов	Кемского	19	600
	„Св. Андрей Стратилат“	Даниловский старообрядческий скит	Ак. Старостин	Онежского	54	1809
	„Св. Андрей Первозванный“	В. О. Окольнишников	Ап. Савин	Кемского	12	443
	„Св. Николай“	М. Стукачев	Аф. Степанов	Архангельского	18	551
	„Михаил Архангел“	М. Плотников	Ав. Протопопов	Мезенского	19	580
	„Соловецкий чудотворец“	С. Пушков	—	—	26	754
	„Св. Николай“	С. Пушков	—	—	—	—
	„Св. Антоний“	М. Стукачев	—	—	15	450
1799	„Св. Иоанн Креститель“	С. Пушков	—	—	13	
	„Св. Николай“	С. Пушков	—	—	18	1460
	„Св. Дмитрий-царевич“	С. Пушков	—	—	18	
	„Андрей Первозванный“	В. Окольнишников	—	—	18	522
	„Надежда Доброго Согласия“	М. Плотников	—	—	20	580
	Всего за 3 года 18 вымпелов	7 владельцев	7 корщиков	из 5 уездов	360 человек	11 120 пудов

Любопытно, что в 1800 году к тому же составу архангельских судовладельцев присоединился еще и вологодский купец М. Киселев, отправивший на Шпицберген судно «Св. Николай».

О доходах от промысла можно судить по сообщению, на запрос губернского присутствия, купца Корняева: за груз, доставленный со Шпицбергена в 1829 году на одном судне с двадцатью семью промышленниками, он выручил 20 000 рублей, а в 1830 году он отправил на промысел два судна с тридцатью шестью человеками судовой команды.

В начале XIX века русские промыслы на Шпицбергене стали падать. Английский капитан Бичи, посетивший Шпицберген в 1818 году и встречавшийся с русскими промышленниками в бухте Магдалены, пишет, что становище в этой бухте было в то время одним из последних сохранившихся на Шпицбергене русских становищ. Вскоре после 1850 года русские промышленники вовсе перестали посещать Шпицберген.

В XVIII веке русские промышляли также на Медвежьем острове, на котором нередко зимовали. С исчезновением в конце XVIII века моржа около этого острова русские перестали посещать его. Русское становище на Медвежьем острове находилось в Северной гавани (Nordhamna). Промышляли русские и на острове Надежды, который поморы называли Пятигором.

Основываясь на существовании в старину русских промыслов на Медвежьем, военный крейсер «Светлана» в 1909 году водрузил на острове русский коммерческий флаг и установил доску с надписью «Принадлежит России». Впоследствии остров Медвежий, фактически принадлежащий России, был произвольно включен в Шпицбергенский архипелаг по постановлению Парижской конвенции 1920 года.

О пребывании русских промышленников на Шпицбергене свидетельствуют многочисленные оставленные ими избы, а также кресты и могилы. Вследствие крайне плохого снабжения, зимовки далеко не всегда кончались благополучно. Так, например, в 1771 году англичанин Стюарт посетил русское становище в Кингсбее. В избе он обнаружил труп русского промышленника, лицо которого было покрыто плесенью. В 1820 году в русском становище в Хорнзунде нашли ящик, в котором было десять трупов, частью растерзанных медведями; в избе на койке лежали еще два трупа, а третий труп, изъеденный песцами, лежал на

скамье. В 1837 году в становище у мыса Южного умерли двадцать два русских зимовщика, а в следующем году на одном из Тысячи островов — восемнадцать.

Большинство исследователей полагает, что главным местом промысла русских на Шпицбергене были южные и западные берега острова Эдж и прилежащие небольшие острова. Такое мнение основывается, повидимому, на том, что иностранные китобои, посещавшие западные берега Шпицбергена, только очень редко упоминали о встречах с русскими. Однако составленная мною и приводимая выше, на стр. 82, карта старинных русских становых изб на Шпицбергене не дает указаний на то, что излюбленным местом промысла русских была юго-восточная часть архипелага, которая притом чаще блокируется льдами, чем западная.

На юго-западном берегу Эдж, который русские называли Малый Брун, находилось одно из больших русских становищ на Шпицбергене. Это становище описано норвежским геологом Кейльхау [1], посетившим его в 1827 году. Здесь стояли тогда две большие жилые избы и несколько маленьких строений. Одна изба имела в длину 10 метров, в ширину 5 метров и в высоту 2 метра. Над входом в нее имелась надпись: «Сия изба староверска». Около изб стояло несколько крестов, на одном из которых была надпись: «22 апреля 1731». Надпись на другом кресте свидетельствовала, что он поставлен в 1809 году корщиком Иваном Рогачевым.

Это же становище посетил в 1858 году англичанин Ламон. Тогда здесь стояла только одна изба, другая, повидимому, была разрушена норвежцами.

В окрестностях большой «становой» избы, в которой жил корщик вместе с наиболее искусными охотниками, обычно находились «станки», или «промышленные избушки», где ютились остальные члены промысловой артели. По словам А. Харитонова, эти станки представляли собою «жалкие, сажен двенадцати квадратных сарайчики, наскоро сколоченные из барочных досок и покрытые мхом. В избе постоянно, всю зиму стоит звериное и оленье сало, закисая в тепле и делая атмосферу в избе нестерпимо зловонной; в избе

[1] B. Keilhau, Reise i Ost- og Vest Finmarken og Spitsbergen, Christiania, 1831.

Внутренность русской промысловой избы.
С рисунка А. Каразина.

развешиваются для сушки звериные шкуры, весь пол устлан оленьими шкурами, и, в придачу, в избе в зимнее темное время день и ночь горит жирник с ворванью».

Красочную картину тех злоключений, которые иногда приходилось претерпевать нашим груманланам, представляет собою записанный членом Петербургской Академии Наук Ле Руа рассказ корщика Алексея Химкова и его сына матроса Ивана Химкова о проведенных ими на Шпицбергене, вместе с двумя другими промышленниками, долгих шести годах [1]. История эта вкратце такова.

В 1743 году из Мезени на Шпицберген вышло русское промысловое судно. Неблагоприятные ветры прибили корабль к острову Эдж (в юго-восточной части Шпицбергена), где он вскоре был затерт льдами. Решив зазимовать, промышленники отправили на берег партию из четырех человек, во главе с корщиком Алексеем Химковым, с целью разыскать избу, которая, по словам мезенцев, должна была находиться недалеко от того места, где льды пленили судно. Избу эту они действительно нашли и, переночевав в ней, отправились обратно на корабль. Однако разыгравшаяся ночью жестокая буря успела за это время угнать судно: «Пришед на место, где они вышли на берег, они увидели только отверстое море и совсем не нашли льду, которым оно накануне покрыто было, но, к самому большому своему несчастию, не увидели и судна. Думать можно, что или стеснившие судно льдины разломались и, с стремлением наперши, разрушили его, или умчали его в пространное море».

Все снаряжение, которое Химков и его товарищи унесли с собой с судна, состояло из ружья, двенадцати пуль, небольшого количества пороху, топора, маленького котла, ножика, 20 фунтов муки, огнива, трута и пузырька с табаком. Промышленники, однако, не упали духом и стали деятельно готовиться к зимовке. Поправили избу, смастерили лук, с помощью которого охотились на диких оленей и песцов, нашили оленьими жилами из мехов одежды, для чего предварительно сделали иглы из железного крюка и гвоздей, найденных на берегу в плавнике.

Зима прошла благополучно, но лето не принесло избавления, — лодки у промышленников не было, ни одно судно в море не показывалось. Ведя жизнь настоящих арктических робинзонов и существуя исключительно за счет местных ресурсов, Химков и его товарищи прожили на Шпицбергене шесть лет и три месяца.

В 1749 году к острову Эдж случайно приблизилось одно русское судно, корщик которого, Амос Корнилов (он был другом М. Ломоносова), за 80 рублей согласился доставить шпицбергенских пленников в Архангельск. Одному из матросов (Федору Веригину), однако, уже не было суждено увидеть родину: он скончался от цынги на шестом году пребывания на Шпицбергене. Остальные три промышленника вернулись в Архангельск в полном здоровье. «В заключение сего, — оканчивает свой рассказ Ле Руа, — должен я упомянуть, что сии люди, кои столь долгое время без хлеба жили, с трудом могли оный есть. Они жаловались, что оный тяжело раздувает брюхо. То ж самое они говорили и о напитках и пили только для того чистую воду» [2].

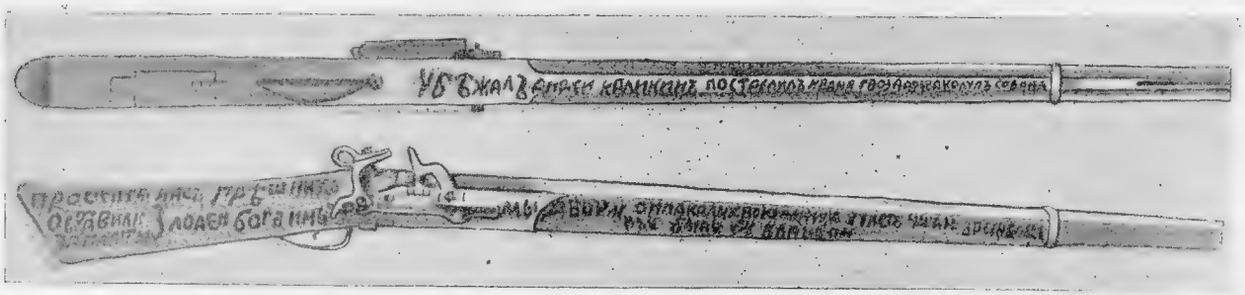
Среди самых известных на Шпицбергене русских промышленников были Старостины. Последний из промышленников Старостиных, Иван, провел на Шпицбергене тридцать две зимы и умер в 1826 году в Гринхарбуре, где и похоронен. Его имя носит южный входной мыс в Айсфиорд. В литературе иногда можно встретить указание, что Старостины плавали на Грумант еще до основания Соловецкого монастыря (1435). Такое утверждение, однако, слишком шатко, так как оно основывается только на показании внука Ивана Старостина, вологодского крестьянина Антона Старостина, который в 1871 году подал прошение русскому правительству, с просьбой предоставить ему «преимущественное право» промышлять на Шпицбергене. В качестве аргумента для получения этого права Антон Старостин и ссылался в своем прошении на то, что «сколько мне известно из рассказов, они (Старостины) плавали на Грумант еще до основания Соловецкого монастыря». Если такое утверждение извинительно А. Старостину, преследовавшему определенные материальные цели, то историку едва ли подобает ссылаться на подобного рода заявления.

Одна из последних зимовок русских промышленников на Шпицбергене была омрачена трагедией. В 1851 году из Белого моря на Шпицберген вышла под управлением корщика Ивана Гвоздарева шхуна «Григорий Богослов» с десятью человеками команды. Уже в сентябре шхуна вернулась домой. Вместо десяти человек на ней оказалось только трое — братья Исаковы и Дружинин, по словам которых остальные погибли на Шпицбергене от несчастных случаев. Впоследствии выяснилось, од-

---

[1] Сочинение Ле Руа под названием «Приключения четырех российских матрозов, к острову Ост-Шпицбергену бурею принесенных, где они шесть лет и три месяца прожили», было издано в 1772 году и переиздано Арктическим институтом в 1933 году.

[2] Два участника зимовки на острове Эдж, Степан Шарапов и Иван Химков, по возвращении на родину отправились промышлять на Новую Землю, где погибли в первую же зимовку.



Ружья промышленников со шхуны „Григорий Богослов", погибших в Беллзунде.

нако, нечто совсем другое. В 1852 году один норвежский шкипер посетил русскую избу в Беллзунде и нашел там два трупа, которые, судя по одежде, принадлежали русским. Здесь же в избе норвежец нашел ружье, на прикладе и ложе которого русскими буквами были вырезаны какие-то надписи. Это ружье вместе с несколькими кусочками дерева, на которых тоже имелись надписи, шкипер отправил через шведское посольство в Архангельск. Здесь нетрудно было разобрать надписи. На прикладе ружья было вырезано: «Простите нас, грешных, оставили злодеи, бог им заплати. Донести нашим семействам». На ложе ружья имелась следующая надпись: «Мы двоима оплакали свою горькую участь, ушли в Рынбовку [1], это было в Кломбае [2] 1851 года. 8 августа поехали за оленями со шхуны и оставлен товар. Здесь хозяин с 2 человеками ходили по берегу 3 дня, затем приехали Гвоздарева стрелили 11 августа Колуп. Убежал Иван Тихонов. Убежал Андрей Каликин. Пострелил Ивана Гвоздарева Колуп собака» [3].

Исаковы и Дружинин были немедленно арестованы и препровождены в Архангельск, где они показали следующее. По прибытии «Григория Богослова» в Беллзунд вся артель промышленников, за исключением одного, высадилась на берег с целью охоты на оленей. Шесть человек вскоре вернулись, а Гвоздарев и промышленники Каликин и Тихонов продолжали охоту. Тогда Исаковы решили воспользоваться этим случаем и, бросив Гвоздарева с двумя промышленниками на берегу на произвол судьбы, завладели шхуной. По возвращении на судно Исаковых стала, однако, тревожить мысль, как бы брошенные на берегу не выжили и не донесли затем о случившемся. Было решено прикончить несчастных, и с этой целью злоумышленники отправились на шлюпке на берег, где и нашли Гвоздарева с Каликиным и Тихоновым. После двух неудачных выстрелов в Гвоздарева за корщиком была устроена дикая погоня. Нагнал его промышленник Антипин. Видя, что ему не убежать, Гвоздарев обратился к Антипину со следующими словами: «Григорий Андреевич, стреляй прямо в сердце». Антипин исполнил просьбу и убил корщика наповал. Каликину и Тихонову удалось скрыться. Из Беллзунда преступники отправились прямо в Норвегию, причем по пути выбросили за борт трех товарищей, в которых они не были уверены. В Норвегии Исаковы продали вещи Гвоздарева и на вырученные деньги устроили жестокую попойку, во время которой был задушен полотенцем еще один человек из команды. Оставшиеся трое, как сказано, вернулись на родину. Что же касается брошенных на Шпицбергене Каликина и Тихонова, то они, очевидно, умерли от голода или от цынги (их трупы и обнаружил норвежский шкипер).

Деятельность русских промышленников на Шпицбергене в XVIII и первой половине XIX века не побудила, однако, русское правительство заняться детальным исследованием этого архипелага.

Известно, что в 1850 году отставной прапорщик Фролов выдвинул проект исследовательской экспедиции на Шпицберген и испрашивал на это десять тысяч рублей, в которых ему было отказано.

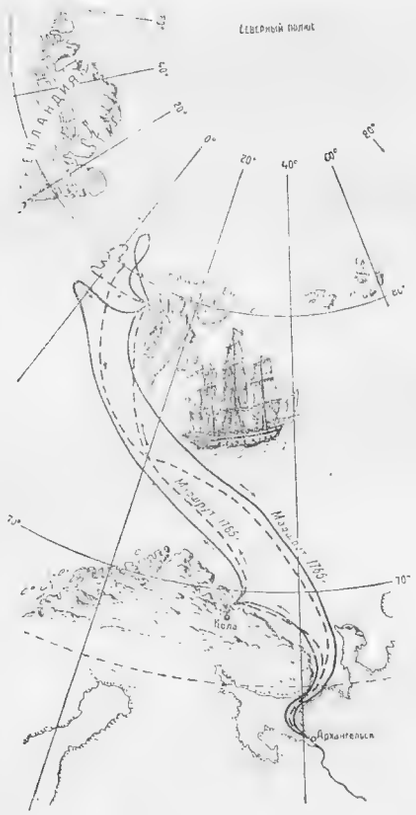
На смену русским на Шпицбергене стали промышлять норвежцы, которые впервые появились здесь в 1819 году (если не считать поездок древних скандинавов). Первая норвежская избушка на Шпицбергене была выстроена в 1822 году в Кроссфиорде.

Интенсивный промысел на Шпицбергене и в окружающих его водах имел следствием не только почти полное исчезновение кита и моржа, но и резкое уменьшение количества других животных. В целях охраны диких оленей на Шпицбергене, которым тоже грозило полное истребление, по постановлению норвежского правительства охота на этих животных была запрещена на десять лет (1925—1934). Начиная с 1935 года, на Шпицбергене разрешается убивать ежегодно

[1] Рынбовка (или Рунбой) — искаженное Green Bay (Green Harbour).

[2] Кломбай — искаженное Klock Bay, как голландцы называли Беллзунд.

[3] «Колуп-собака» — прозвище Якова Исакова.



Плавания экспедиции Чичагова. 1765—1766.

не более двухсот пятидесяти оленей. Укажем также, что в последнее время был сделан опыт акклиматизации на Шпицбергене гренландского мускусного быка.

Первая русская экспедиция на Шпицберген состоялась в 1764—1766 годах. Она была организована по инициативе М. В. Ломоносова и имела целью искать проход к Берингову проливу. На основании ряда соображений Ломоносов пришел к заключению, что «в отдалении от берегов сибирских, на пять и семь сот верст, Сибирский океан в летние месяцы от таких льдов свободен, кои бы препятствовали корабельному ходу» [1]. Наиболее рациональным ему казалось начать плавание от Шпицбергена. Ломоносов добился того, что в 1764 году правительство издало указ об экспедиции: «для пользы мореплавания и купечества на восток за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном в Камчатку». Вся экспедиция проходила в строго секретном порядке. По особому предписанию Екатерины II предлагалось «все сие предприятие содержать тайно, и потому сего нашего указа, до времени, не объявлять и нашему Сенату». Официально оно называлось «экспедицией о возобновлении китовых и других звериных и рыбных промыслов».

Экспедиция должна была пройти от Шпицбергена через Полярный бассейн к Северной Америке и потом следовать вдоль ее северных берегов на запад к Берингову проливу, «с мыса на мыс перенимаясь; между тем, когда земля из глаз потеряется, смотреть с оных машт в подзорные трубки, что и во всех местах весьма полезно».

В 1764 году под начальством капитан-лейтенанта М. Немтинова на Шпицберген были отправлены шесть судов для устройства в бухте Кломбай базы [2]. Здесь были построены пять изб, амбар и баня. В Кломбае на зиму осталась партия унтер-лейтенанта М. А. Рындина в составе шестнадцати человек.

Партию Рындина должен был в следующем году сменить Немтинов. Он вышел из Архангельска в июле 1765 года на пинке «Лапоминк» и в течение целого месяца безуспешно пытался пробиться через льды в Кломбай. 15 августа Немтинов созвал «консилиум», на котором было решено возвращаться в Архангельск. Таким образом, Рындин остался на Шпицбергене на вторую зимовку. Она оказалась очень тяжелой, и, по словам Рындина, зимовщики «претерпевали во обуви, и в платье, и в съестных припасах великую нужду». К концу зимовки восемь человек умерли, несмотря на помощь, оказанную жившими в 30 верстах русскими промышленниками во главе с Василием Бурковым.

Главная экспедиция, под начальством капитана В. Я. Чичагова, вышла из Колы к Шпицбергену в мае 1765 года (то-есть уже после смерти Ломоносова [3]) на трех судах, специально для этой экспедиции выстроен-

---

[1] В связи с этим заключением Ломоносова интересно привести одно место из документа неизвестного автора, относящегося ко времени царя Алексея Михайловича и озаглавленного «Описание, чего ради невозможно от Архангельского города морем проходити в Китайское государство и оттоле к Восточной Индии» (опубликовано в «Чтениях Общества истории и древностей российских», 1893, кн. 4). Отметив, что северный морской путь в Китай нельзя «проходити великих ради лдов и стужи и тмы и мглы», неизвестный автор указывает на высокоширотный вариант этого пути, который, по словам географов, более благоприятен: «пишут же землеписатели, что буде кто не близ берега морем, но далеко в акиане плавати будет, может пройти в Китай». Л. С. Берг высказал предположение, что автором указанной записки является Николай Спафарий, русский посол в Китае («Известия Всесоюзного географического общества», т. 72, вып. 6, 1940).

[2] Пинк «Слон» и гукоры «Св. Иоанн», «Св. Дионисий», «Св. Николай», «Наталия» и «Св. Архангел Михаил». «Св. Дионисий» до Шпицбергена не дошел и вернулся в Архангельск.

[3] Ломоносов умер 4 (15) апреля 1765 года.

ных на Северной Двине. Суда эти назывались по имени начальника экспедиции и его ближайших помощников: «Чичагов», «Панов» и «Бабаев». Корабли были выстроены специально для этого плавания и имели особые крепления и ледовую обшивку. На «Чичагове» находилось шестнадцать пушек, на двух других — по десяти. Личный состав экспедиции В. Я. Чичагова был очень многочислен — сто семьдесят восемь человек.

Плавание оказалось неуспешным, и Чичагов, достигнув 3 августа к северо-западу от Шпицбергена широты 80°26′ N, в конце августа вернулся в Архангельск. Неудача Чичагова вызвала чрезвычайное неудовольствие в Адмиралтейств-коллегии, обвинявшей командование экспедиции в том, что «мореплаватели рано вздумали о возвратном пути и что чрезмерный страх понудил вас возвратиться».

Тем не менее Адмиралтейств-коллегия постановила «покушение повторить», и в следующем году (1766) Чичагов был снова отправлен на Шпицберген, откуда он должен был пройти к Берингову проливу. При этом было снова дано распоряжение «накрепко подтвердить, чтоб до сей экспедиции принадлежащие письма хранены были в крайнейшем секрете». Это обстоятельство указывает, что экспедиция преследовала не только научно-исследовательский интерес, но и установление политических и экономических связей с северо-западной Америкой. Эту мечту, как мы видели, лелеял еще Петр I, организовывая первую беринговскую экспедицию.

Второе плавание Чичагова было не более

На таких судах экспедиция Чичагова пыталась пробиться к полюсу.

В. Я. Чичагов.
(1726—1809).

успешно, чем первое, не увенчавшись притом сколько-нибудь значительными научными исследованиями. Достигнув 29 июля 80°30′ северной широты (то-есть пройдя только на 7 миль севернее, чем Гудсон в 1607 году), Чичагов повернул обратно вследствие встреченных тяжелых льдов и 21 сентября прибыл в Архангельск.

В то же лето, также в июле, одно голландское китобойное судно доходило до 81° северной широты, англичанин Уитлей — до 81°,5 и англичанин Робинсон — до 82°,5.

Перед возвращением в Архангельск Чичагов зашел в Кломбай, где взял на борт Рындина и оставшихся в живых его спутников (одновременно с Чичаговым в Кломбай пришел Немтинов на пинке «Лапоминк»).

В пространной оправдательной записке Чичагов объясняет причины своей неудачи, причем говорит, что «мне эту экспедицию представляли в другом виде (как господин Ломоносов меня обнадеживал)». Убедившись в невозможности пройти в Америку через Полярный бассейн, Чичагов в этой же записке пишет: «Напоследок, хотя за непреодолимыми препятствиями не могли достигнуть до желаемого по намерению места, однако по довольному осмотру, кажется, открылась невозможность, в чем не остается сумнения».

После неудачных плаваний Чичагова профессор Петербургского университета Е. Ф. Зяб-

Пласт угля в Айсфиорде.

ловский пришел к заключению, что «ныне никому уже на мысль не придет, чтоб еще предпринимать путешествие по Ледовитому морю» [1].

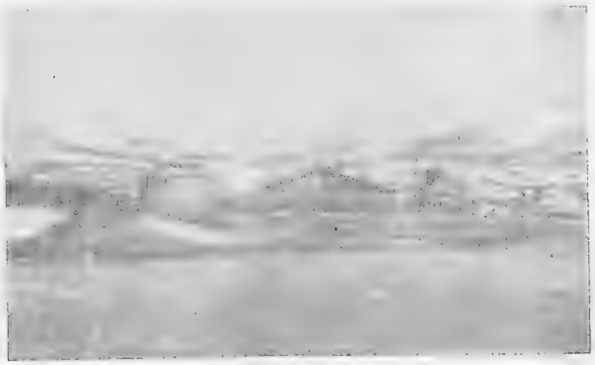
В последующее время, вплоть до конца XIX века, Россия не снаряжала специальных экспедиций для исследования Шпицбергена. Однако изредка архипелаг посещали отдельные русские — ученые и туристы, как, например, зоолог проф. А. Коротнев в 1898 году.

В 1899 году интересные гидрологические работы в малообследованных водах архипелага производил адмирал С. О. Макаров на «Ермаке». 14 августа «Ермак» достиг к северу от Шпицбергена широты 81°28′, пройдя во льдах 230 миль.

В 1899—1901 годах русская Академия Наук совместно со шведской провела на Шпицбергене очень крупное научное предприятие, получившее название «Шпицбергенского градусного измерения». Как известно, Земля представляет собою не идеальный шар, а геоид, то-есть фигуру, сжатую у полюсов и близкую к сфероиду. Вследствие сжатия Земли у полюсов величина градуса меридиана уменьшается по направлению от экватора к полюсам. Зная величину градуса меридиана в различных широтах, можно, следовательно, определить степень сжатия Земли или, иначе говоря, определить точную форму Земли.

На важность измерения дуги меридиана в полярных областях в свое время указывал еще англичанин Сэбин, а позже Норденшельд, представлявший в 1866 году в шведскую Академию Наук проект градусного измерения на Шпицбергене. Этот проект несколько раз подвергался пересмотру, пока в 1898 году русская и шведская Академии Наук окончательно не решили провести его в жизнь. Еще в том же году на Шпицберген была отправлена рекогносцировочная экспедиция под начальством шведского профессора Едерина (Jäderin) и при участии русского топографа Шульца.

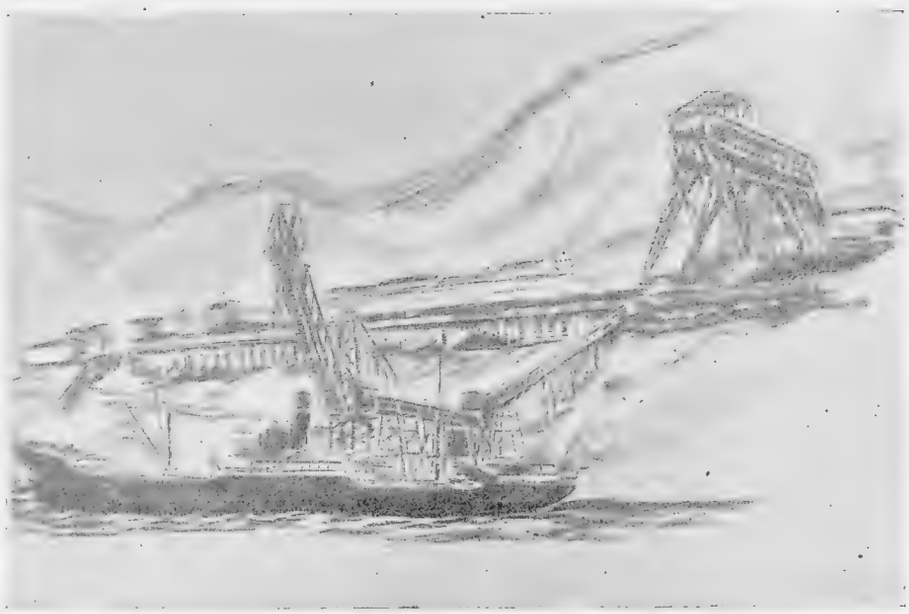
Собственно работы по градусному измерению были начаты в 1899 году и продолжались до 1901 года (со стороны Швеции — до 1902 года). Во главе русской партии стоял вначале штабс-капитан Д. Д. Сергиевский, а позже академик Ф. Н. Чернышев; шведскую партию возглавлял профессор Едерин. Шведы имели базой своих работ бухту Трейренберг на севере Шпицбергена, а русская база находилась в Хорнзунде, на крайнем юго-западе архипелага. Для доставки на Шпицберген экспедиции, строительных материалов и различного снаряжения русская часть имела в своем распоряжении транспорт «Бакан», ледокол Либавского порта № 2 и грузовой пароход «Бетти».



Зимовье русской градусной экспедиции на Шпицбергене. 1899 — 1900 гг.

[1] Е. Ф. Зяблоский, Землеописание Российской империи для всех состояний, т. I (стр. 21), СПб., 1810.

Русские развернули геодезические и топографические работы по преимуществу в районе Стурфиорда, доведя их на север до горы Чернышева (78°57′ северной широты); эта гора являлась крайним северным пределом русской градусной сети, откуда начиналась уже шведская сеть. Русскими участниками экспедиции, в особенности астрономом А. С. Васильевым, было совершено много экскурсий в глубь Шпицбергена, нередко проходивших в весьма не легких условиях. Почти непрерывные туманы и дожди сильно затрудняли продвижение, люди и собаки много раз проваливались в трещины и, по словам Васильева, «тонули в снежном сиропе», покрывавшем в летнее время шпицбергенские ледники. Между прочим, А. С. Васильев побывал на вершине горы Ньютона (в центральной части Шпицбергена), до того еще не посещенной человеком и являющейся высшей точкой архипелага (1658 метров). Помимо геодезических и астрономических работ, русскими участниками шпицбергенской градусной экспедиции были выполнены многочисленные исследования и по другим отраслям науки: земному магнетизму, силе тяжести, полярным сияниям, геологии, гляциологии и биологии.



Баренцбург. Погрузка угля на пароход.
Зарисовано А. Меркуловым, 1934 г.

Опубликование результатов русской части Шпицбергенской градусной экспедиции началось в 1904 году и продолжалось при советской власти, когда Академией Наук СССР была издана прекрасная карта части Шпицбергена, составленная А. С. Васильевым.

Дальнейшие исследования русских на Шпицбергене были связаны главным образом с каменноугольными месторождениями на этом архипелаге. О том, что на Шпицбергене есть уголь, знали уже в XVII веке, но только с начала XX века этот уголь стал добываться в промышленном масштабе. Первая крупная разработка угля на Шпицбергене была организована американской Арктической угольной компанией в Адвент-бэе в 1904 году. Кроме американцев, добычей каменного угля на Шпицбергене занимались норвежские, английские и голландские компании.

Первым шагом русских в отношении эксплоатации шпицбергенских угольных месторождений можно считать экспедицию В. Ф. Джевецкого в 1911 году, организованную правительством, но официально носившую частный характер. Эта экспедиция должна была посетить Хорнзунд и Стурфиорд и сделать заявки на уголь. Экспедиция, вышедшая из Архангельска 21 сентября на судне «Жак Картье», окончилась неудачей. Из-за штормовой погоды судно не могло дойти до Шпицбергена.

В 1912 году на Шпицберген, снова на средства правительства, была отправлена другая экспедиция на парусно-моторном судне «Геркулес» под начальством геолога В. А. Русанова. Этой экспедицией было геологически обследовано пространство длиной до 1000 километров, причем в четырех местах были обнаружены каменноугольные месторождения, где и были поставлены заявочные столбы в пользу русских. Во время этой экспедиции В. А. Русанов пересек Шпицберген от Беллзунда до Уэлс-бэя.

В 1913 году было основано русское товарищество для горных разработок на Шпицбергене под названием «Грумант», которое в том же году отправило на Шпицберген геологоразведочную экспедицию на пароходе «Мария» и небольшом боте «Грумант». Эта экспедиция, в которой участвовал геолог П. В. Виттенбург, произвела детальную разведку каменноугольных месторождений между Коал-бэем и Адвент-бэем. Тогда же в Коал-бэе был построен дом со службами. Некоторые разведочные работы производились

Баренцбург. Жилые дома.
Зарисовано А. Меркуловым, 1934 г.

здесь также в 1914 и 1915 годах. Эксплоатация месторождения в Коал-бэе началась в 1919 году.

В 1925 году Шпицберген посетила советская экспедиция на судне «Персей», на котором находилась также геологоразведочная партия общества «Русский Грумант». Работы экспедиции были сосредоточены главным образом в Стурфиорде, где, между прочим, был найден заявочный столб, поставленный в 1912 году Русановым.

В 1928 году некоторые научные наблюдения были произведены на Шпицбергене экспедицией на «Красине», снаряженной для оказания помощи терпящему бедствие экипажу дирижабля «Италия». Участники экспедиции делали высадки в районе Беверлизунда (Северо-восточная Земля), где были собраны геологические коллекции и выполнены наблюдения над колебаниями уровня моря.

С 1932 года Советский Союз начал развивать планомерную добычу угля на Шпицбергене. Государственным трестом «Арктикуголь» разрабатывались месторождения в Грумант-Сити и Баренцбурге (в Айсфиорде).

Добыча угля на советских рудниках за 18 лет (с 1932 по 1940 год) выросла с 26 тысяч тонн до 400 тонн в год, при общей добыче угля на Шпицбергене в 600—650 тысяч тонн.

В 1937 году на рудниках в Баренцбурге и Грумант-Сити были заняты тысяча двести тридцать человек; постоянное норвежское население Шпицбергена составляло зимой 1938/39 года семьсот человек.

В дни Отечественной войны разработка угля на Шпицбергене временно прекратилась, горняки были вывезены. Первоклассные угольные предприятия, созданные Советским Союзом на территории Шпицбергена, были варварски разрушены немецко-фашистскими пиратами. В настоящее время рудники Баренцбург и Грумант восстанавливаются.

Опыт Шпицбергена показал, что в условиях высокой Арктики (советские рудники расположены под 78° северной широты, где полярная ночь длится 112 суток) труд человека — при надлежащем подходе, учитывающем специфические особенности арктического климата, — не только возможен, но и не связан с какими-либо особенными опасностями для человека. Добываемый на советских шпицбергенских копях уголь отличался высоким качеством; он шел почти исключительно на нужды нашего торгового флота, работающего на Севере.

С 1933 года и до Отечественной войны между Мурманском и советскими рудниками на Шпицбергене осуществлялись регулярные пароходные рейсы. В 1931 году на руднике Грумант-Сити была построена советская метеорологическая радиостанция, перенесенная в 1933 году к руднику Баренцбургу.

С навигацией к нашим угольным копям на Шпицбергене связана трагическая страница в истории советского полярного мореплавания. К сожалению, такие страницы неизбежны не только в Арктике, но и в любых других частях земного шара. В декабре 1932 года — в разгар полярной ночи — из Мурманска на Шпицберген вышел ледокольный пароход «Малыгин». Войдя в Айсфиорд, совершенно не обставленный огнями [1], ледокол во время метели наскочил на подводные камни и получил серьезные повреждения.

Для снятия «Малыгина» в Айсфиорд прибыли небольшое спасательное судно «Руслан» и ледокол «Ленин», которого позже сменил «Красин». 24 марта «Малыгин» был снят. После временной заделки повреждений он вместе с «Русланом» вышел в Мурманск.

[1] Норвегия установила несколько маяков на Шпицбергене только в 1933 году.

Недалеко от выхода из Айсфиорда суда во время метели потеряли друг друга из вида. «Руслана» в открытом море сразу подхватило сильное волнение; волны перекатывались через маленькое судно, и оно стало быстро обледеневать. К несчастью, в это время на «Малыгине» оборвалась антенна, и связь между судами прекратилась. Между тем на «Руслане» открылась течь, и помпы не могли с нею справиться. Работая на помпах и скалывая лед, люди выбивались из сил, но все было напрасно. Осадка судна увеличивалась с каждым часом, и вскоре оно стало погружаться. Единственным средством спасения оставались шлюпки. В возможность спасения во время свирепого полярного шторма и сильных морозов никто не верил. Пока спускали шлюпки, радист посылал в эфир последние приветствия от гибнущих.

Через шесть дней одна из двух спущенных с «Руслана» шлюпок была замечена и подобрана норвежским судном «Ringsael» в 120 милях от Шпицбергена. Из двенадцати человек, севших в шлюпку, живыми оказались только трое. Отчаявшись в спасении, капитан застрелился. Члены команды, обессиленные до крайних пределов, один за другим погибали, замерзая во время сна. Чтобы облегчить обледеневшую шлюпку, тела погибших приходилось выбрасывать в море. Оставшиеся в живых (штурман Точилов, сигнальщик Бекусов и матрос Попов) были сплошь покрыты льдом, и, чтобы снять с них одежду, пришлось разрезать ее ножами. Спасшиеся были доставлены в госпиталь в Тромсе, где двоим пришлось ампутировать обмороженные ноги. Судьба второй шлюпки с «Руслана» не выяснена, но не подлежит сомнению, что все находившиеся в ней погибли.

Касаясь плаваний советских судов на Шпицберген, следует отметить рейсы 1938 года, интересные по времени года, когда они были выполнены. Первым на Шпицберген в этом году вышел пароход «Мироныч», покинувший Мурманск 16 апреля. Последние рейсы были выполнены ледорезом «Литке» и пароходом «Узбекистан» полярной ночью. «Литке» вышел из Мурманска 6 декабря, через три дня достиг Баренцбурга и 29 декабря прибыл в Ленинград. «Узбекистан» вышел на Шпицберген в конце декабря и 2 января 1939 года прибыл в Баренцбург. В 1940 году рейс на Шпицберген в декабре совершил пароход «Революционер».

ЛИТЕРАТУРА

Васильев А. С., На Шпицбергене и по Шпицбергену во время градусного измерения, Одесса, 1915.

«Каменноугольная промышленность Груманта». Сборник статей, Л., 1927.

Ле Руа, Приключения четырех русских матросов на Шпицбергене, Л., 1933.

Русанов В. А., Статьи, лекции, письма. М., 1945. (Глава «Шпицбергенская экспедиция», стр. 275—302).

Соколов А., Проект Ломоносова и экспедиция Чичагова, СПб., 1854.

Ставницер М., Русские на Шпицбергене, М., 1948.

Харитонов А., Архангельские промышленники на Груманте, «Отечественные записки», т. 66, № 10. 1849.

Шидловский А., Шпицберген в русской истории и литературе, СПб., 1912.

Conway M., No man's land, Cambridge, 1906.

Herrn V., Tschitschagow Russisch Kayserlichen Admirals Reise nach dem Eismeer, St. Petersburg, 1793 (отдельный оттиск статьи Г. Миллера из „Neue Nordische Beiträge", V., St. Petersburg und Leipzig, 1793).

Грумант-Сити. Рудник.
Зарисовано А. Меркуловым, 1934 г.

ИССЛЕДОВАНИЯ НОВОЙ ЗЕМЛИ, ВАЙГАЧА И КОЛГУЕВА

Мы видели, что первые смутные сведения о Новой Земле относятся к XV веку. Уже тогда поморы промышляли у ее берегов зверя и гольца и, кроме того, интересовались ее полезными ископаемыми (серебром). Однако посещения Новой Земли не имели целью исследовать этот остров, и различные сведения о нем собирались мореплавателями только попутно.

Первой научно-исследовательской экспедицией на Новую Землю можно считать экспедицию под начальством «штурмана порутческого ранга» Федора Розмыслова в 1768—1769 годах. История возникновения этой экспедиции такова.

В 1767 году шуеречанин Яков Чиракин рассказал о том, как он год назад промышлял у Новой Земли зверя и «тогдашним летом одним небольшим проливом в малом извозном карбасу оную Новую Землю проходил поперек насквозь на другое, называемое Карское море». О существовании Маточкина Шара (именно о нем и сообщал Чиракин) тогда, кроме новоземельских промышленников, знали немногие.

Первые более или менее точные сведения о Маточкином Шаре мы находим в сочинении «Mémoires sur les samoiedes», Königsberg, 1762 (перепечатано в «A general collection of voyages, by John Pinkerton», vol. I, London, 1808). «Как раз посредине острова (Новой Земли. — *В. В.*), или, точнее, под 73° северной широты на восточной стороне, остров разрезается каналом или проливом, который, поворачивая на NW, выходит в Северное (Баренцово. — *В. В.*) море на западной стороне, в широте 73°3′, деля остров почти на две равные половины. Неизвестно, доступен ли этот пролив для мореплавания; он, несомненно, всегда бывает покрыт льдом, и по этой причине пролив не мог быть хорошо исследован». Из всех известных нам карт название «Маточкин Шар» (Matuchin Straight) встречается впервые на карте, составленной в 1597 году и опубликованной Конрадом Лев[1]. Не подлежит сомнению, что этот пролив был нанесен на карту на основании устных сообщений, сделанных русскими.

Известие Чиракина очень заинтересовало архангельского губернатора Головцына, который считал необходимым исследовать этот пролив как возможный путь в Обь.

В это же время архангельский купец Бармин собирался послать на Новую Землю людей для разведок на серебро. Головцын вошел с Барминым в соглашение, и в результате была организована экспедиция на Новую Землю; задачей ее ставились не только поиски серебра, но и «описание и осмотр сысканного Чиракиным через Новую Землю пролива». Снарядить судно должен был Бармин.

В инструкции, данной Розмыслову, предлагалось «осмотреть в тонкости, нет ли на Новой Земле каких руд и минералов, отличных и неординарных камней, хрусталя и иных каких курьезных вещей, соляных озер и тому подобного, и каких особливых ключей и вод, жемчужных раковин, и какие звери и птицы и в тамошних водах морские животные водятся, деревья и травы отменные и неординарные и тому подобных всякого рода любопытства достойных вещей и произращений натуральных». Розмыслов должен был также попытаться, в случае отсутствия льдов, «вояж предпринять» из восточного устья Маточкина Шара в Обскую губу и «примечание сделать, не будет ли способов впредь испытать с того места восприять путь в Северну Америку». Как видно, программа работ экспедиции была весьма обширна и по своему объему мало уступала программам больших современных комплексных экспедиций. Все эти задания должен был выполнить один штурман, имевший знания только в области навигации.

1 C. Löw, Meer oder Seehanen Buch. Köln, 1598. Карта «Septentrionalium terrarum descriptio».

В Маточкином Шаре.

В качестве пловучего средства Бармин дал Розмыслову «кочмару» (трехмачтовое судно, поднимающее около восьми тонн груза), которая начала сильно течь уже по выходе в Белое море. Помощниками Розмыслова были назначены подштурман Губин и корщик Чиракин.

К западному устью Маточкина Шара экспедиция прибыла только 25 августа 1768 года, а к восточному выходу пролива она вышла 10 сентября. Карское море было свободно от льдов. Однако на негодной кочмаре Розмыслов не решался выйти в открытое море: «Наше судно противными ветрами ходить весьма не обыкло; неспособность оного известна, и ничего доброго надеяться не можно». Так как опись пролива еще не была окончена и Розмыслов все же надеялся совершить плавание по Карскому морю, отремонтировав кочмару, то было решено зазимовать в восточном устье Маточкина Шара. Одна изба, где устроился Розмыслов, была поставлена в бухте Тюленьей [1], другая — на Дровяном мысу.

[1] В Белужьей губе (не смешивать с Белушьей губой на юго-западе Новой Земли).

Зимовка протекала в очень тяжелых условиях. Цынга стала свирепствовать уже с осени. 28 ноября умер Чиракин, затем цынга унесла еще несколько жертв. В июне Розмыслов окончил съемку Маточкина Шара и сейчас же приступил к ремонту кочмары. Гнилые места судна вырубали и заделывали глиной, смешанной со ржаными отрубями, тщательно конопатили, но и после этого «течь не весьма успокоилась». 13 августа Розмыслов вышел в Карское море уже больной, как и большая часть его команды.

На следующий день, в 33 милях от Новой Земли, льды преградили мореплавателям путь. «С верху мачты водяного проспекта не видно, — писал Розмыслов в своем журнале, — между тем судно льдами повредило, и сделалась в нем немалая течь; чего для согласно положили, дабы с худым судном не привести всех к напрасной смерти, поворотить по способности ветра к проливу Маточкину Шару».

Придя в западное устье Маточкина Шара, опять принялись за ремонт судна и стали замазывать обнаруженные сквозные дыры глиной и обшивать досками, впрочем,

без успеха: «Наши глиняные пластыри водою размывает, и течь делалась прежняя, отчего пришли в немалое починки оной отчаяние». К счастью, в это время в Маточкин Шар пришло промысловое судно, корщик которого предложил Розмыслову и его спутникам перейти на его судно. Розмыслов охотно принял это предложение, «ибо уже на утлом судне через обширность моря пускаться не можно, которое и по закону приговорено, что можно получить самовольную смерть и назваться убийцами». 19 сентября 1769 года Розмыслов вместе с промышленниками прибыл в Архангельск [1].

Экспедиция Розмыслова произвела очень хорошую съемку Маточкина Шара и собрала интересные сведения о природе Новой Земли. В течение всего пребывания в бухте Тюленьей Розмыслов вел регулярные наблюдения над погодой, которые до устройства обсерватории в Маточкином Шаре (1923) являлись вместе с еще более старыми наблюдениями Баренца единственным материалом для суждения о климате восточного берега Новой Земли.

Через десять лет по возвращении Розмыслова вопрос об исследовании Новой Земли был поднят в Академии Наук академиком И. А. Гильденштедтом. В своей докладной записке он отметил, что поездка на Новую Землю — «путешествие очень важное как для физической географии и натуральной истории, так и для торговли России в связи с до сих пор слишком пренебрегаемой ловлей морских животных» [2]. Однако Академия Наук не поддержала проекта Гильденштедта.

Следующая после Розмыслова русская экспедиция на Новую Землю была отправлена на средства государственного канцлера графа Н. П. Румянцева и имела целью разведку полезных ископаемых. Во главе экспедиции находился «горный чиновник» Лудлов, в распоряжение которого было дано одномачтовое судно «Пчела» (35 тонн) под командой штурмана Поспелова. Экспедиция вышла из Колы 11 июля 1807 года и, не встретив льда, но задержанная сильными встречными ветрами, 29 июля достигла Костина Шара. После осмотра острова Междушарского и некоторых других «Пчела» направилась к западному входу в Маточкин Шар. Отсюда Лудлов ездил на карбасе в губу Серебрянку, но не обнаружил здесь «ни малейшего вида серебряных руд», хотя и нашел кусок свинцового блеска, «во сте центнерах которого находился, может быть, золотник серебра». В районе западного устья Маточкина Шара были обнаружены сера и медный колчедан, причем Лудлов считал, что в случае повышения цены на медь это месторождение может иметь практическое значение. Вообще он полагал, что «Новая Земля заслуживает точнейших исследований минералических».

Хотя плавания к Новой Земле с целью промысла производились уже издавна, морских карт Новой Земли не существовало, если не считать карту Маточкина Шара. С целью пополнить этот пробел русское правительство снарядило в 1819 году экспедицию под начальством лейтенанта А. Лазарева, которой поручалось произвести опись всего южного острова Новой Земли, а также попытаться обойти ее северную оконечность.

Экспедиция эта, плававшая на конфискованном английском бриге «Кэтти», переименованном в «Новая Земля», окончилась полнейшей неудачей. Лазарев не сделал ни одной высадки на Новую Землю и, даже не начав съемки берега, созвал совет вахтенных офицеров, постановивший «плыть 21 августа в обратный путь». Почти вся команда судна была больна цынгой, появление которой Лазарев приписывал «сырости и густоте атмосферы». Когда судно 15 сентября пришло в Архангельск, то «девятнадцать человек нижных чинов немедленно надлежало свезти в гошпиталь, три окончили жизнь еще до прибытия к порту». Позорный конец этой экспедиции объясняется главным образом бездарным ее руководством, и Норденшельд справедливо пишет, что «экспедиция под начальством такого человека должна была кончиться ничем».

Задание, не выполненное Лазаревым, было Морским министерством поручено лейтенанту Ф. П. Литке, который плавал к Новой Земле на специально выстроенном для экспедиции бриге «Новая Земля» (200 тонн) в течение четырех лет подряд (1821—1824). Целью первого плавания (1821) было рекогносцировочное обследование берегов Новой Земли и установление длины Маточкина Шара (съемке Розмыслова почему-то мало доверяли). Литке первоначально отправился к юго-западной части Новой Земли, но вследствие густых льдов не мог здесь приблизиться к берегу. Потратив на лавировку во льдах много времени, он пошел на север и 6 сентября достиг Машигиной губы. Входа в Маточкин Шар Литке не мог обнаружить и за поздним временем был вынужден вернуться в Архангельск, куда прибыл 23 сентября.

---

[1] Спустя два года по возвращении из экспедиции Розмыслов утонул в Финском заливе при крушении гальота, на котором он служил.

[2] „Труды Архива Академии Наук", вып. 4, 1940, стр. 142.

В следующем году (1822) Литке было поручено продолжать работу, причем инструкция предлагала «постараться дойти до самой северной оконечности Новой Земли». 23 августа Литке думал, что достиг ее, но позже оказалось, что он ошибся, приняв за северную оконечность Новой Земли мыс Нассау. Съемка Маточкина Шара и на этот раз не была выполнена, и Литке ограничился астрономическим определением западного устья пролива. Описными работами была охвачена береговая линия Новой Земли от Гусиного Носа до мыса Нассау.

В плавании 1823 года Литке, согласно инструкции, должен был проверить, действительно ли виденный им предшествующим летом мыс является северной оконечностью Новой Земли, в противном же случае дойти до нее. Кроме того, в программу работ входила опись Вайгача, Карских Ворот и Югорского Шара, а также, если хватит времени, опись восточного берега Новой Земли.

Ф. П. Литке.
(1797 — 1882).

13 августа Литке был у мыса Нассау и, сравнив положение берега с картой Баренца, мог убедиться в своей ошибке. Пройти севернее мыса Нассау помешали льды. Встретив два года подряд на широте мыса Нассау льды, Литке пришел к слишком поспешному заключению, что «ледяные массы, несомые из Сибирского океана, неиссякаемого льдов источника, не оставляют никогда северного берега Новой Земли... Не имея по сим причинам никакой надежды проникнуть до северо-восточной оконечности Новой Земли, нашелся я принужденным предпринять обратный путь к Маточкину Шару». Маточкин Шар на этот раз, наконец, был заснят с гребной шлюпки, причем оказалось, что длина его отличается от показанной на карте Розмыслова только на три мили.

Во время дальнейшего плавания бриг сел у западного входа в Карские Ворота на банку, которая по имени штурмана была названа банкой Прокофьева[1]. «Удары стремительно следовали один за другим, — пишет Литке, — скоро вышибло руль из петли, сломало верхний его крюк и издребезжило всю корму; море вокруг судна покрылось обломками киля, несколько минут не теряли мы хода — наконец стали. Жестокость ударов усугубилась, и страшный треск всех членов брига заставлял ожидать каждую минуту, что он развалится на части».

На сильно поврежденном судне Литке уже не решился вести опись Вайгача и итти в Карское море. 12 сентября бриг прибыл в Архангельск.

Так как Литке не удалось дойти до северной оконечности Новой Земли, то адмиралтейский департамент снова отправил экспедицию под его начальством в 1824 году. Литке предлагалось в этот раз описать также восточный берег Новой Земли и «сделать покушение к северу, на средине между Шпицбергеном и Новой Землею, для изведания, до какой степени широты возможно в сем месте проникнуть».

Однако и плавание 1824 года было весьма неудачным, и поставленных задач Литке разрешить не удалось (как, впрочем, не удалось ему полностью осуществить научно-исследовательскую программу и в предыдущие три экспедиции).

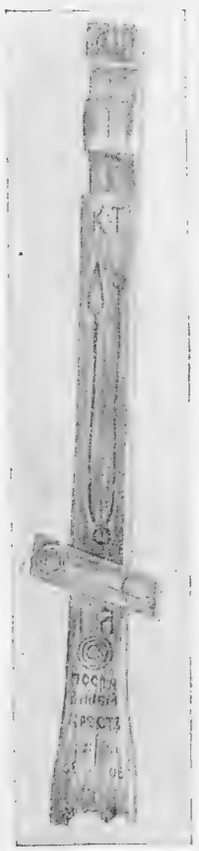
Льды на этот раз воспрепятствовали дойти даже до мыса Нассау, а между Новой Землей и Шпицбергеном Литке удалось подняться только до параллели 76°05′ N (на меридиане 42°15′ E). «Видя, что лед беспрерывно продолжается к западу и с каждой милею становится выше и плотнее, решился я оставить настоящее покушение, которое, по крайней мере в сем году, не обещало ни малейшего успеха». Неудачна была

[1] На эту опасную банку суда впоследствии садились не раз, например в 1920 году «Красин» (тогда еще «Святогор»).

и попытка пройти через Карские Ворота в Карское море.

Хотя Литке и не удалось за время его четырехкратного плавания к Новой Земле обогнуть северную ее оконечность и посетить восточные берега, что составляло одну из задач, тем не менее его экспедиции дали ценные результаты, из которых главнейшим явилась опись западного берега Новой Земли — от южной ее оконечности до мыса Нассау. Составленная Литке карта западного берега Новой Земли (далеко не точная) в течение долгого времени служила главным пособием для мореплавателей, направлявшихся на Новую Землю. Литке собрал также материал по земному магнетизму и колебаниям уровня моря в районе Новой Земли.

Дело описи Новой Земли, начатое Розмысловым и Литке, продолжал прапорщик корпуса флотских штурманов П. К. Пахтусов. Первая экспедиция Пахтусова в 1832—1833 годах была организована на средства ученого лесничего П. Клокова и архангельского купца Брандта. Экспедиция состояла из двух отрядов. Один отряд, под начальством лейтенанта Кротова, должен был на шхуне «Енисей» пройти через Маточкин Шар в Карское море и дальше к устью Енисея; второму отряду, под начальством Пахтусова, поручалась опись восточного берега южного острова Новой Земли, для чего служил одномачтовый беспалубный карбас «Новая Земля» (длиною 42 фута). Плавание шхуны «Енисей» окончилось печально: около западного устья Маточкина Шара она потерпела крушение, причем Кротов и вся команда погибли. Обстоятельства гибели шхуны остались невыясненными. Промышленниками позже было найдено только несколько ее обломков, а через три года Пахтусов посетил место катастрофы и «усмотрел на берегу разбросанные во множестве в разных местах судовые члены, которые как по величине, так и по цвету красок на оных признал за принадлежавшие пропавшей без вести шхуне «Енисей».



Крест, приписываемый Савве Лошкину.
С рисунка Н. В. Пинегина.

Отряд Пахтусова вышел из Архангельска 13 августа 1832 года и, достигнув южных берегов Новой Земли, занялся их съемкой. Так как Пахтусову было ясно, что позднее время года и большое количество льда не позволят ему произвести опись восточного берега, то он решил зазимовать. Местом зимовки была выбрана губа Каменка, где Пахтусов нашел остатки старой промысловой избы. При помощи собранного плавника участники экспедиции восстановили эту небольшую избу, сложили в ней из привезенных кирпичей печь и, кроме того, выстроили еще баню. Все постройки были закончены уже к 23 сентября, и Пахтусов с кондуктором Крапивиным и семью человеками команды, состоявшей из промышленников, перебрались в избу. С этого времени Пахтусов начал вести регулярные метеорологические наблюдения — первые, сделанные на Новой Земле при помощи инструментов (термометра и барометра). Зима прошла благополучно, но уже в начале весны появились признаки цынги, от которой позже скончались два человека.

В течение апреля и мая Пахтусов совершил большие экскурсии для съемки южного берега Новой Земли. Он и его спутники при этом очень страдали от снежной слепоты. Чтобы предохранить глаза от яркого света, они чернили себе сажей часть лица кругом глаз (темные очки — необходимый предмет снаряжения всякого полярного путешественника — тогда еще не были в употреблении в экспедициях).

6 июля Пахтусов покинул зимовье и на лодке отправился вдоль восточного берега Новой Земли на север. В небольшой бухте, названной им губой Савиной, Пахтусов нашел крест с вырезанной на нем надписью: «Савва Ф...анов, 1742». Пахтусов был вполне уверен, что этот крест был поставлен Саввой Лошкиным, который когда-то обошел всю Новую Землю. Буквы «Ф...анов» Пахтусов принимал за отчество Лошкина — Феофанов (впрочем, отчество Лошкина неизвестно). Так как вырезанный на кресте год (1742) не соответствует тому времени, к которому относят плавание Лошкина (1760), то трудно сказать, насколько Пахтусов был прав, приписывая найденный им крест Лошкину [1].

Засняв около 150 километров береговой линии, Пахтусов вернулся к месту зимовки. Тем временем карбас уже был приготовлен к плаванию, и 23 июля зимовщики простились с губой Каменкой, где провели 297 дней, и поплыли вдоль восточного берега Новой Земли на север.

Около полуострова Стодольского Пахтусов обнаружил небольшую развалившуюся

[1] Этот крест стоял еще в 1924 году.

избу, в которой некогда зимовал ненец Мавей.

В 1823 году этот ненец вместе со своей семьей и родственником Воептой, обеднев вследствие падежа оленей, перебрался на Новую Землю, чтобы там промышлять зверя и диких оленей. Воепта еще осенью уехал обратно на материк, а Мавей с сыном и тремя женщинами остался зимовать.

Так как следующим летом Мавей на Большой Земле не показывался, то Воепта отправился на Новую Землю проведать своего приятеля. «Придя к зимовью, — пишет Пахтусов, — он был поражен ужасным зрелищем: два женских трупа лежали в избе, подле них выделанная медвежья шкура, которой половина была съедена; на дворе, неподалеку от избы, лежали истлевшие трупы сына и внучки Мавея; самого же Мавея нигде не нашли. Несмотря на нестерпимый запах, Воепта предал земле тела несчастных своих родственников. Он полагал, что они умерли от угара или холода, цынготную же болезнь, как постыдную между самоедами, он отстранял от своих единоземцев».

24 августа Пахтусов достиг Маточкина Шара, закончив съемку всего восточного берега южного острова Новой Земли. Так как из шести человек экипажа к этому времени здоровых было только двое, то Пахтусов с горечью в сердце, — Карское море было свободно от льдов, — решил отказаться от дальнейшей работы к северу от Маточкина Шара.

«Мне было и жаль и совестно оставить берега, никем не осмотренные, — пишет он. — Пусть обвиняют меня в робости, но для исполнения своих, хотя и полезных, намерений я не хотел быть виновником гибели моих спутников. Я решился на обратный путь». Вследствие плохих мореходных качеств карбаса и тяжелого состояния, в котором находилась команда, Пахтусов направился не в Архангельск, а в устье Печоры. Едва не погибнув во время шторма около Болванского Носа, Пахтусов прибыл в Пустозерск, откуда уже сухим путем доехал до Архангельска.

Успех экспедиции Пахтусова побудил Гидрографическое депо отправить под его начальством новую экспедицию, главной целью которой являлась опись остававшегося еще совершенно не известным восточного берега северного острова Новой Земли. В данной Пахтусову инструкции предлагалось также «попытаться, сколько позволят обстоятельства, проникнуть на восток и север от мыса Желания для осмотра, не имеется ли по сим направлениям каких-либо неведомых еще островов». Эта экспедиция состоялась только благодаря крупной материальной поддержке ученого лесничего П. Клокова.

Экспедиция имела в своем распоряжении небольшую шхуну «Кротов» (длиной 35 футов), которой командовал сам Пахтусов, и карбас «Казаков» (длиной 40 футов), командование которым находилось в руках помощника Пахтусова — кондуктора А. К. Циволькн.

Экспедиция покинула Архангельск 5 августа 1834 года и прибыла к западному устью Маточкина Шара 7 сентября. Пройти этим проливом в Карское море не удалось, так как восточная его часть была забита льдом.

Местом зимовки было выбрано устье реки Чиракиной у западного входа в Маточкин Шар. Участники экспедиции выстроили здесь избу и баню, для которых материалом служили привезенные с собой сорок бревен, а также остатки стоявших здесь трех промысловых изб и кочмары Розмыслова.

Памятник П. К. Пахтусову в Кронштадте.

Зимой свирепствовали сильнейшие бури, во время которых «часто случалось, что избу заносило до того, что место ее можно было узнать только по флюгеру на шесте, высотою до 6 сажен».

Несмотря на принятые Пахтусовым меры против цынги, состоявшие в строгом и обязательном для всех режиме и улучшенном питании, она все же не миновала экспедиции, и в феврале было уже шесть больных.

В марте Пахтусов и Циволька занялись описными работами. Пахтусов сделал съемку Маточкина Шара, которая оказалась «согласной с описью Розмыслова», Циволька же описал восточный берег Новой Земли на протяжении 160 километров к северу от Маточкина Шара.

11 июля устье Маточкина Шара освободилось от льда, и на следующий день Пахтусов и Циволька с командой в девять человек вышли на карбасе в море. В зимовье оставался фельдшер В. Чупов с двумя больными и одним здоровым. На Чупова было возложено продолжение метеорологических наблюдений, производившихся регулярно с самого начала зимовки через каждые два часа.

План Пахтусова состоял в том, чтобы обогнуть весь северный остров Новой Земли с запада на восток. Однако выполнить это не удалось, так как 21 июля карбас был раздавлен льдами у западного берега острова Берха, причем погибла часть провизии и снаряжения. Мыс, около которого приключилось несчастье, Пахтусов назвал мысом Крушения. Осматривая берег острова Берха, Пахтусов нашел здесь два ветхих карбаса, могилу, в которой, по его предположению, лежало до пятнадцати покойников, и несколько крестов. Очевидно, Пахтусов был не первый, кто попал в беду у этого негостеприимного берега.

31 июля к острову Берха случайно подошел промышленник Еремин, согласившийся отвезти Пахтусова и его спутников в Маточкин Шар. В ожидании попутных ветров Пахтусов и Циволька произвели съемку Горбовых и Крестовых островов. На одном из Горбовых островов (острове Личутине) были найдены две старые русские промысловые избы [1]. Развалины избы были обнаружены также на острове Вильяма, а на одном из Южных Крестовых островов [2] Пахтусов нашел два опрокинутых карбаса и могилу. 13 августа подул, наконец, попутный ветер, и через 8 дней экспедиция прибыла в Маточкин Шар.

Могила П. К. Пахтусова на соломбальском кладбище в Архангельске.

Неудача, постигшая Пахтусова у острова Берха, не остановила, однако, его в намерении дойти до мыса Желания. Уже через несколько дней по прибытии в Маточкин Шар Пахтусов отправился на взятом у промышленников карбасе к восточному устью пролива и вышел в Карское море. Пользуясь узкой полосой чистой воды вдоль восточного берега северного острова Новой Земли, Пахтусов 4 сентября достиг группы островов, впоследствии названных его именем. Здесь, в широте 74°24′ N, он был вынужден повернуть обратно, так как дальше на север лед вплотную примыкал к берегу. 13 сентября Пахтусов посетил зимовье, а 19 октября вся экспедиция вернулась в Архангельск.

Еще во время крушения карбаса Пахтусов сильно простудился. В Архангельске здоровье его, подорванное тяжелой работой последних месяцев, продолжало ухудшаться. 19 ноября 1835 года он скончался в возрасте 36 лет. Пахтусов похоронен на кладбище в Соломбале. На скромном памятнике над его могилой высечена следующая надпись: «Корпуса штурманов подпоручик и кавалер Петр Кузьмич Пахтусов. Умер в 1835 году, ноября 7 дня. От роду 36 лет. От понесенных в походах трудов и д. . . . .о . .» [3]. В 1886 году Пахтусову был поставлен памятник в Кронштадте.

Проделанная на Новой Земле Пахтусовым работа, на которую правительством были отпущены совсем ничтожные средства, достойна удивления и восхищения. Экспедиции Пахтусова, давшие высокоценные географические результаты, имели, кроме того, следствием оживление русского зверобойного промысла и ловли гольца у берегов Новой Земли. В середине тридцатых годов XIX века (это время можно считать расцветом новоземельских промыслов) на Новую Землю только из одного Поморья ходило ежегодно до восьмидесяти судов.

[1] Основания этих срубов автор настоящих строк видел еще в 1913 году.

[2] Южные Крестовые острова русские промышленники называли в старину Братаны.

[3] Вероятно, „домашних огорчений".

После работ Литке и Пахтусова берега Новой Земли, за исключением северной и северо-восточной ее частей, были приближенно положены на карту.

К всестороннему научному исследованию Новой Земли приступила Академия Наук. Академия отправила в 1837 году экспедицию на Новую Землю во главе с академиком К. Бэром, при участии естествоиспытателя Лемана, художника Редера и ученика Зоологического музея Е. Филиппова.

На Новую Землю экспедиция добралась на знакомой нам уже шхуне «Кротов», которой командовал Циволька, и на совсем маленькой ладье «Св. Елисей». Экспедиция работала в районе Маточкина Шара и Костина Шара, собрала геологические, ботанические и зоологические коллекции. Благодаря работам этой экспедиции фауна и флора Новой Земли, по словам самого Бэра, сделались известными более, чем фауна и флора любой другой арктической земли, за исключением западной Гренландии. Между прочим, Бэр в западном устье Маточкина Шара устроил небольшой опытный огород — первый на Новой Земле.

Нужно, однако, сказать, что экспедиция Бэра, кроме большой пользы, принесла и некоторый вред. Личное впечатление Бэра о Новой Земле как о мертвой пустыне стало благодаря его авторитету ходячим мнением.

Мнение Бэра о Карском море как «о ледяном погребе», неправильно истолковывавшееся, надолго создало представление о недоступности этого моря.

Когда в начале семидесятых годов прошлого века норвежские промышленники совершили ряд удачных плаваний по Карскому морю, Бэр подвергся за свой «ледяной погреб» жестоким нападкам со стороны ученых, которые обвиняли его в «географическом обмане». Свое мнение о трудной доступности Карского моря Бэр основывал главным образом на выводах Литке, который пользовался большим авторитетом (впоследствии Литке был президентом Академии Наук). Известный гидрограф А. Вилькицкий позже справедливо указывал, что мнение Литке задержало практическое разрешение вопроса о северном морском пути в Западную Сибирь.

Так как Пахтусов в 1835 году не мог дойти до северной оконечности Новой Земли вследствие крушения его карбаса, то Гидрографический департамент снарядил в 1838 году еще одну экспедицию, которая должна была закончить опись Новой Земли, положив на карту ее северные и северо-восточные берега.

Экспедиция, во главе которой стоял Циволька, вышла из Архангельска на двух специально выстроенных шхунах — «Новая Земля» и «Шпицберген» (каждая длиной в 39 футов). Местом зимовки была выбрана Мелкая губа (к северу от западного устья Маточкина Шара), куда экспедиция и прибыла в августе 1838 года. Здесь были выстроены две избы. В большей из них поместился Циволька с командой, а в меньшей — его помощник, прапорщик С. Моисеев, и два кондуктора.

А. К. Циволька
(ум. в 1839 г.).

Как и во время обеих зимовок Пахтусова, цынга показалась уже к концу зимы, притом в тяжелой форме. 14 февраля от этой болезни скончался первый матрос. Сам Циволька был тоже тяжело болен какой-то грудной болезнью, повидимому, осложненной той же цынгой, и 28 марта он скончался. С наступлением весны цынга усилилась, и от нее умерли еще восемь человек. Над могилой умерших Моисеев поставил крест, на котором вырезал следующую надпись:

ЗДЕСЬ ПОКОИТСЯ ПРАХ Н. Э. К. Ф. Ш.[1]
ПРАПОРЩИК ЦИВОЛЬКА ОКОНЧИЛ
СВОЮ ЖИЗНЬ МАРТА 16 ДНЯ 1839 ГОДА.
И ЕЩЕ 8 ЧЕЛОВЕК УМЕРЛО ВО ВРЕМЯ
ЗИМОВКИ ОТ ЦЫНГОТНОЙ БОЛЕЗНИ
ИЗ СЛУЖИТЕЛЕЙ КРЕСТ ПОСТАВЛЕН
К. Ф. Ш. ПРАПОРЩИКОМ МОИСЕЕВЫМ.

[1] Начальника экспедиции корпуса флотских штурманов.

У входа в Маточкин Шар.
С картины Редера, 1837 г.

Крест, поставленный над могилой Цивольки, стоит в Мелкой губе и сейчас.

Летом Моисеев сделал попытку пройти на карбасе до северной оконечности Новой Земли, но из-за льдов мог дойти только до мыса Литке. Главная задача экспедиции осталась, таким образом, не выполненной, и работы ее ограничились съемкой ряда заливов на западном берегу Новой Земли.

После экспедиции Цивольки в 1838—1839 годах русское правительство отказалось от всяких попыток исследовать и картировать северную часть Новой Земли, и эта работа была выполнена частью норвежскими промышленниками, частью русскими экспедициями, снаряженными на частные средства.

Из-за отсутствия на Новой Земле какой-либо русской охраны норвежцы хозяйничали на ней, как хотели. «Они хищническим образом собирали гагачий пух, десятками тысяч вывозили в Норвегию яйца гусей и гаг, разоряя их гнезда, били оленей и, в заключение, без всякого сожаления и уважения к древним памятникам посещения Новой Земли русскими, уничтожали на ней более чем столетние кресты, эти памятники наших бесстрашных старых мореходов, и избы, где они коротали долгие полярные зимы и иногда испускали свой последний вздох» [1].

В 1869 году, очень благоприятном по состоянию льдов в Карском море, несколько норвежских промышленников совершили плавания по этому морю. В следующем году, также весьма благоприятном в ледовом отношении, норвежскому промышленнику Эдуарду Иоганнесену удалось обогнуть всю Новую Землю — впервые после Саввы Лошкина. На севере Новой Земли Иоганнесен произвел с судна опись берегов, причем северная часть Новой Земли получила совсем иную форму, чем до того имела на картах.

В 1871 году ту же часть Новой Земли снова посетило несколько норвежских промышленников, в том числе Иоганнесен, Мак, Тобисен и Карлсен. Попутно они продолжали начатую в предшествовавшем году Иоганнесеном опись берегов. На основании их работ норвежский ученый Мон составил карту северной части Новой Земли. Съемки норвежцев вскоре были включены во все морские карты Новой Земли. Только после революции

[1] П. Башмаков, Первые русские исследователи Новой Земли, П., 1922, стр. 18.

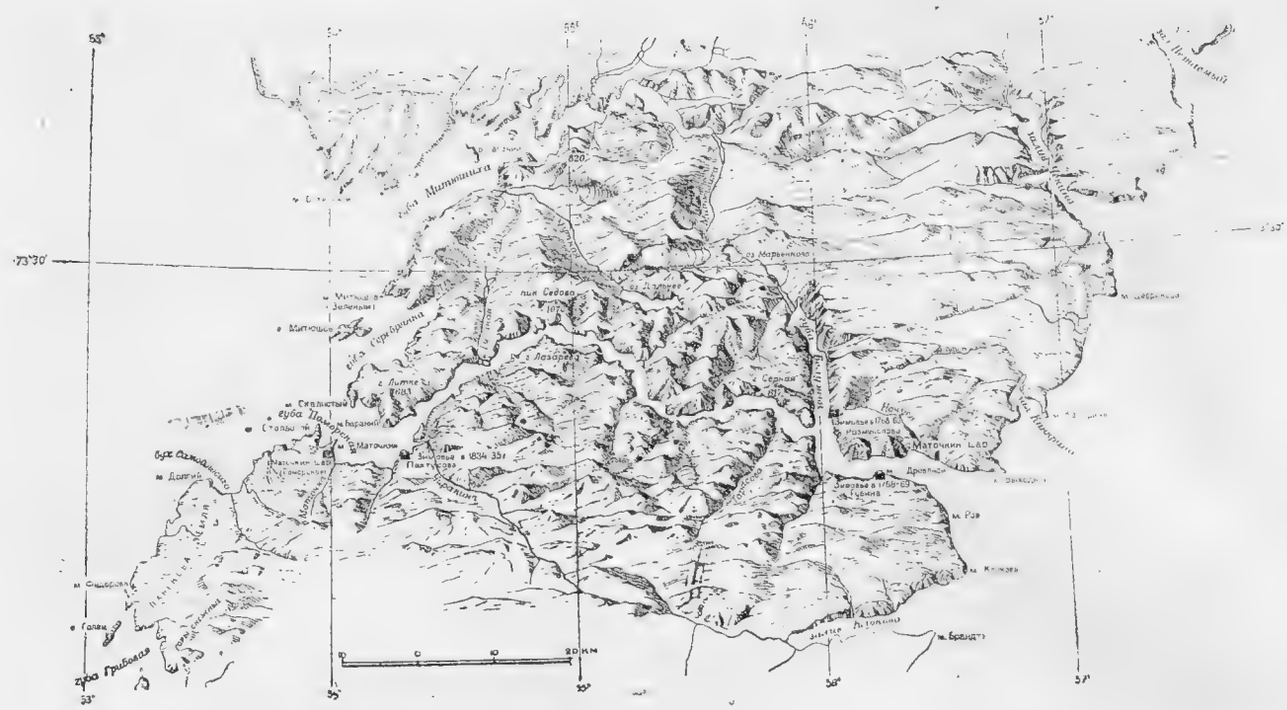
Гидрографическое управление СССР издало новую карту этого острова, на которой менее точная опись норвежских промышленников была заменена съемками, сделанными экспедицией Г. Я. Седова в 1912—1913 годах и многочисленными советскими экспедициями.

У читателя может возникнуть вопрос: отчего же норвежским промышленникам удалось выполнить то, что тщетно пытались сделать Литке, Пахтусов, Циволька и Моисеев? Объяснение нужно искать в тех громадных колебаниях, которым подвержено состояние льдов в Баренцовом и Карском морях. Русские мореплаватели двадцатых и тридцатых годов прошлого столетия попали в неблагоприятный ледовый период, норвежцам же посчастливилось побывать на севере Новой Земли и в Карском море в благоприятные годы. О существовании больших колебаний ледовитости арктических морей раньше почти не знали, и поэтому мореплаватели, попадавшие на север в тяжелый ледовый год, считали такие условия нормальными и возвращались с пессимистическим взглядом на возможность мореплавания; наоборот, плавания норвежцев, совершенные в очень благоприятные годы, привели многих к убеждению, что Карское море не представляет никаких затруднений для мореплавания. И тот и другой взгляд — скороспелые заключения, одинаково вредные для развития судоходства в арктических водах.

Описные работы Ф. П. Литке, П. К. Пахтусова, А. К. Цивольки и С. Моисеева на Новой Земле.

В ошибку — делать выводы о ледовом режиме моря на основании наблюдений только за небольшое число лет — впадали как мореплаватели, так и ученые. Так, например, известный немецкий географ Пешель, после удачных плаваний норвежцев, писал, захлебываясь от восторга: «Все, что до сих пор было нам сообщено о Новой Земле и о Карском море, оказывается грубой и постыдной мистификацией. Недоступность Карского моря — чистый вымысел, оно может служить для рыболовства, но не ледником».

Уже в следующем году (1872) после удачных плаваний норвежцев Арктика показала себя с совершенно другой стороны. Австрийское исследовательское судно «Тегетгоф», с судьбой которого мы познакомимся ниже, было затерто льдами у северо-западных берегов Новой Земли, а норвежское судно промышленника Тобисена застряло во льдах у Крестовых островов. Когда Тобисену и его спутникам стало ясно, что из льдов им не выбраться, семь человек покинули судно с целью отыскать на юге Новой Земли какое-нибудь судно и вернуться на нем домой. Так как на судне продовольствия было очень мало, то отправлявшиеся в далекий путь могли захватить с собой только очень немного: у них имелось четырнадцать сушеных хлебов, шесть коробок спичек, два ружья, кофейник, котелок и подзорная труба. Прежде чем дойти до открытой воды,



Маточкин Шар с обозначением мест зимовок Ф. Розмыслова, Г. Пахтусова, А. Цивольки и др.

они должны были на протяжении семи километров тащить лодку по льду.

В течение трех недель, питаясь убитыми двумя тюленями и одним медведем, они плыли вдоль берега Новой Земли, пока не дошли до Гусиной Земли, отстоящей от Крестовых островов приблизительно на 400 километров. Здесь они нашли две покинутые русские избы, где решили отдохнуть, так как все были уже сильно изнурены, а у некоторых были отморожены ноги. Вначале охота была удачная, но потом зверь исчез. Тогда матросы отправились дальше на юг, бросив шлюпку и взяв вместо нее найденные у изб нарты.

Вскоре поднялась метель, во время которой два матроса отстали. По обычаю норвежских зверобоев бросили жребий: продолжать ли путь дальше или же вернуться к избам, куда, может быть, добрались два отставших товарища. Жребий решил продолжать путь. Положение путников ухудшалось с каждым днем, так как провизия была уже на исходе, мороз и ветер крепчали, а теплой одежды ни у кого не было. По ночам матросы зарывались в снег, оставляя одного караулить.

Пройдя по берегу около 100 километров и потеряв еще одного товарища, они, наконец, наткнулись на семью ненцев, промышлявших у южного берега Гусиной Земли. Ненцы оказали несчастным полное гостеприимство и дали им меховую одежду и пищу. Здесь матросы провели всю зиму, помогая ненцам в промысле.

Между тем отставшим во время метели двум матросам посчастливилось найти покинутые избы, в которых они и зазимовали. До декабря никакой охоты не было, и матросы питались кожей и костями, которые находили около изб под снегом. Весною они отправились пешком вдоль берега на юг и набрели на ненецкие чумы, где жили их товарищи. В июне матросы добрались до Вайгача и здесь случайно встретили судно.

Группу из четырех человек, оставшуюся у судна и зимовавшую на острове Большом Заячьем, постигла более печальная участь. Тобисен умер от цынги в мае 1873 года, а в июле от той же болезни скончался его сын. Два матроса отправились летом на шлюпке к югу и в конце сентября случайно встретили русское промысловое судно, доставившее их в Архангельск.

Во время зимовки Тобисен очень аккуратно вел метеорологические наблюдения, которые до работ экспедиции Г. Я. Седова (1912—1913) оставались единственным материалом для суждения о климате северо-западной части Новой Земли. Ценными для познания климата Новой Земли оказались также работы другого норвежского промышленника — капитана Х. Бьеркана, производившего метеорологические наблюдения во время зимовки в Малых Кармакулах в 1876/77 году.

После удачных плаваний норвежцев на

Новой Земле побывало несколько иностранных экспедиций, собравших значительный материал по геологии и растительному и животному миру этого острова. В 1871 году немецкий географ Хейглин посетил на судне «Germania» Костин Шар и Маточкин Шар, а в следующем году проф. Хефер, участвовавший в австрийской экспедиции Вильчека на «Isbjörn», собрал естественно-исторические коллекции на островах Баренца, в Маточкином Шаре и Костином Шаре.

Особенно богатый материал был собран экспедицией Норденшельда в 1875 году на судне «Pröven». В этой экспедиции, кроме самого Норденшельда, который был по специальности минералогом, но обладал обширными географическими познаниями, участвовали два ботаника и два зоолога. Экспедиция посетила западный берег южного острова Новой Земли и Маточкин Шар и совершила плавание вдоль восточного берега северного острова. Наблюдения этой экспедиции были пополнены в следующем году во время плавания Норденшельда на судне «Ymer» через Маточкин Шар. Из иностранных экспедиций того времени следует отметить еще плавание английского капитана А. Маркама на шхуне «Isbjörn» в 1879 году, когда ему удалось дойти до северной оконечности Новой Земли.

В течение долгого времени экспедиции, работавшие на Новой Земле, занимались только исследованием ее береговой зоны, внутренняя же часть острова оставалась совершенно не известной. Первое пересечение Новой Земли было сделано доктором Л. Ф. Гриневецким, одним из сотрудников магнитно-метеорологической станции в Малых Кармакулах, действовавшей здесь с 1882 по 1883 год и являвшейся одной из станций первого Международного полярного года.

Гриневецкий вышел из Малых Кармакул 6 мая 1883 года в сопровождении двух ненцев, с четырьмя нартами и двадцатью двумя собаками. Уже на восьмой день экскурсанты вышли к Карскому морю около устья реки Савиной. На Карской стороне Гриневецкий встретил много диких оленей. В той части Новой Земли, которую посетил Гриневецкий, внутренность острова представляет собою невысокую горную страну. Самые высокие вершины здесь не превышают 250 метров.

Более обстоятельные сведения о внутренней части Новой Земли и ее строении были доставлены экспедицией академика Ф. Н. Чернышева в 1895 году, пересекшего Новую Землю также от Малых Кармакул к Карскому морю. Кроме того, эта экспедиция обследовала в геологическом отношении Маточкин

„Печальная картина на русской земле! Там, где некогда в течение столетий промышляли наши русские отважные поморы, теперь спокойно живут и легко богатеют норвежцы".

Такую запись 22 июля 1909 года в своем дневнике сделал В. А. Русанов во время Новоземельской экспедиции.

На фотографиях, засиятых В. А. Русановым в 1909 и 1910 гг., запечатлены некоторые из зимовок норвежских промышленников на Новой Земле. Около домиков, изготовленных из плавника, бочки с продукцией хищнического промысла.

Сверху вниз: норвежские зимовки у мыса Прокофьева (в Крестовой губе), в Архангельской губе, на Большом Заячьем острове.

Гора Вильчека в Маточкином Шаре.

Шар, губу Грибовую, Пуховый залив и северный берег Гусиной Земли. В этом же году Новую Землю пересек (также от Малых Кармакул) шведский ботаник Экстам, работавший на Новой Земле и позже.

В 1896 году Малые Кармакулы посетила русская экспедиция Академии Наук во главе с академиком О. А. Баклундом и Б. Б. Голицыным, главной задачей которой являлось наблюдение солнечного затмения. Участники этой экспедиции совершили восьмидневную экспедицию внутрь Новой Земли, причем не дошли до залива Литке на Карской стороне только 30 километров. Этой экспедицией был сделан также опыт разведения на Новой Земле домашних оленей, кончившийся, однако, неудачей: все привезенные на Новую Землю восемнадцать оленей погибли.

В том же году Маточкин Шар посетил известный художник А. А. Борисов. Заинтересовавшись суровой природой Новой Земли, он решил заняться исследованием восточного берега северного острова и с этой целью построил одномачтовую яхту «Мечта» (40 тонн), на которой посетил Поморскую губу в западном устье Маточкина Шара в 1899 году. Главная экспедиция Борисова состоялась в 1900 году. Базой экспедиции была выбрана Поморская губа, где Борисов выстроил дом [1].

12 сентября Борисов на «Мечте» покинул Поморскую губу и пошел Маточкиным Шаром на восток. Сейчас же по выходе в Карское море было встречено много льда, позволявшего экспедиции дойти только до залива Чекина. Вскоре «Мечта» была затерта льдами и вместе с ними стала дрейфовать в южном направлении. 10 октября участники экспедиции и команда покинули судно и после двухнедельного не легкого перехода по плавучим льдам, питаясь мясом тюленей, которых добывал ненец Устин, вышли на восточный берег южного острова Новой Земли, недалеко от устья реки Савиной. Отсюда Борисов пересек Новую Землю и 12 ноября прибыл в Поморскую губу, где и зазимовал. Весною следующего года (1901) Борисов совершил санную поездку к восточному берегу Новой Земли, во время которой были сделаны съемки заливов Чекина, Незнаемого и Медвежьего.

В конце восьмидесятых и начале девяностых годов прошлого столетия Новую Землю несколько раз посетил путешественник К. Д. Носилов. Он зимовал на Новой Земле и пересек южный ее остров. Все результаты его путешествий ограничиваются, однако, только несколькими беллетристическими очерками.

В 1895 и 1897 годах Новую Землю посетили англичане Пирсон и Фейльден, собравшие на ее берегах некоторые естественно-исторические коллекции. Между прочим, они посетили Белушью губу в Маточкином Шаре и нашли здесь развалины избы Розмыслова и гроб с человеческим скелетом. Неподалеку лежала деревянная доска с надписью: «Лета 835 ... на месте ... погребен Яков Яковлев Чиракин». Очевидно, скелет принадлежал спутнику Розмыслова Чиракину, умершему во время зимовки; доска же, повидимому, была поставлена уже позже Пахтусовым (в 1835 году).

В 1902/03 году в западном устье Маточкина Шара зимовала норвежская научная экспедиция, имевшая специальной задачей производство наблюдений над полярными сияниями.

Дальнейшие исследования Новой Земли в течение ряда лет связаны с именем Владимира Александровича Русанова.

В 1907 году Русанов предпринял небольшую геологическую экскурсию на Новую Землю, в район Маточкина Шара, чтобы собрать материал для докторской диссертации. На дырявом карбасе, а затем пешком он прошел Маточкин Шар с запада на восток

[1] Этот дом стоит и в настоящее время.

и обратно. На основе первых же наблюдений Русанов пришел к выводу, что пролив представляет собой не дислокационную трещину, как думали раньше, и не долину речного размыва, как полагал академик Ф. Н. Чернышев, а долину ледникового выпахивания, то-есть древнее ложе ледников, спускавшихся внутри острова и делившихся на два рукава, из которых один направлялся к Баренцову, а другой к Карскому морю. Тогда же Русанов установил общее отступание ледников на Новой Земле.

В. А. Русанов.
(1875 — 1913).

Суровая красота Маточкина Шара поразила Русанова. В своем дневнике он записал:

«Кто проходил Маточкиным Шаром, тот, вероятно, никогда не позабудет удивительной красоты дикой и величественной панорамы, которая там постоянно развертывается. Сколько прелести и разнообразия в сочетании зеленых морских волн с обнаженными и разноцветными горными складками, со снегом и с ледниками! Пользующиеся такой известностью у туристов норвежские фиорды тусклы и бледны по сравнению с удивительным разнообразием и оригинальной яркостью форм, цветов и оттенков этого замечательного и в своем роде единственного пролива».

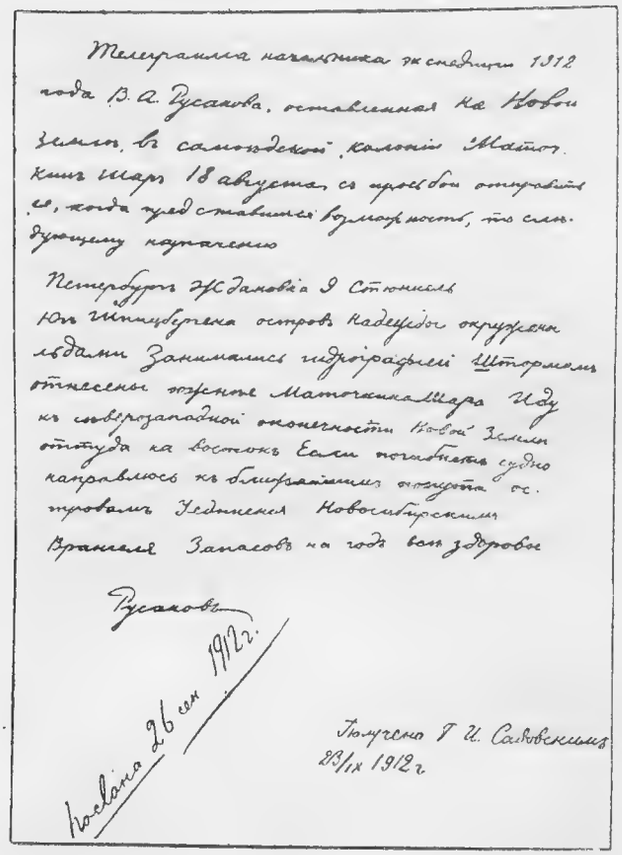
В 1908 году Новую Землю посетила французская полярная экспедиция под начальством капитана Шарля Бенара на судне «Жак Картье». В качестве геолога в состав экспедиции был приглашен В. А. Русанов с целью изучения ледникового покрова. Группа членов экспедиции впервые совершила пересечение северного острова Новой Земли под 74° северной широты от Крестовой губы до залива Незнаемого. Дорога по ледникам оказалась чрезвычайно трудной. То и дело попадались глубокие предательские трещины, занесенные снегом. Особенно трудным был спуск в Крестовую долину, где ледник обрывался вертикальной стеной высотой в 50 метров. Весь путь до Карской стороны, а затем и обратно прошел один лишь Русанов.

В 1909 году, на средства Главного управления земледелия и землеустройства, была организована экспедиция на Новую Землю под начальством Ю. В. Крамера. В состав экспедиции был приглашен и В. А. Русанов. До Крестовой губы экспедиция доехала на пассажирском пароходе Мурманского пароходства, далее же передвигалась на парусной шлюпке. Эта экспедиция обследовала побережье от Крестовой губы до полуострова Адмиралтейства, причем некоторые районы были засняты маршрутной съемкой. В геологическом отношении интересные результаты дало сделанное Русановым новое пересечение Новой Земли от Крестовой губы до залива Незнаемого.

В 1910 году В. А. Русанов опять возглавлял экспедицию на Новую Землю, причем задачей ставился обход Новой Земли с севера. Экспедиция вышла из Архангельска на парусно-моторном судне «Дмитрий Солунский» (180 тонн, капитан Г. И. Поспелов) и 29 августа достигла мыса Желания — заветной мечты Литке и Пахтусова, того пункта, которого после Саввы Лошкина не удавалось обойти ни одному русскому судну, а в 1901 году не мог достигнуть даже ледокол «Ермак».

От северной оконечности Новой Земли Русанов прошел вдоль восточного берега до Маточкина Шара и через этот пролив вышел в Баренцово море. Таким образом, «Дмитрий Солунский» обогнул весь северный остров Новой Земли. Экспедиция произвела опись западного берега Новой Земли от полуострова Адмиралтейства до Архангельской губы и выяснила, между прочим, что значившийся на картах Литке и Пахтусова Панкратьевский остров на самом деле является полуостровом. На мысе Крушения (остров Берха) был найден поставленный в 1835 году экспедицией Пахтусова крест с надписью: «А. Цивольки... 1835 г.»[1]. В экспедициях Русанова в 1909 и 1910 годах участвовал известный ненец Тыко Вылка, интересовавшийся промысловыми возможностями на крайнем севере своего родного острова.

[1] В 1913 году этого креста уже не было.



Последняя записка В. А. Русанова.

В 1911 году Главное управление земледелия и землеустройства снарядило третью экспедицию на Новую Землю. Во главе ее был поставлен Русанов. На небольшой моторно-парусной лодке «Полярная» экспедиция совершила плавание вокруг всего южного острова Новой Земли. Шхуна покрыла в общей сложности расстояние в 1800 километров. По пути велись метеорологические и гидрографические исследования, измерялись глубины, были обследованы и засняты многие бухты и заливы. В ряде пунктов восточного побережья впервые ступила нога натуралиста.

В 1912 году Русанов отправился в новую экспедицию, снаряженную на средства русского правительства с целью обследования залежей каменного угля на Шпицбергене и организации их эксплоатации. Эта экспедиция, оказавшаяся роковой для Русанова, плавала на небольшом парусно-моторном судне «Геркулес» (65 тонн). В ней участвовали зоолог З. Ф. Сватош, океанограф (он же капитан судна) А. С. Кучин (участник антарктической экспедиции Амундсена), жена Русанова — студентка Сорбоннского университета Жюльетта Жан, студент К. А. Семенов и восемь человек команды.

Закончив работы на Шпицбергене, где судно покинули два участника экспедиции, Русанов вышел к Новой Земле и 31 августа оставил здесь в становище в Поморской губе записку следующего содержания:

«Телеграмма начальника экспедиции 1912 года В. А. Русанова, оставленная на Новой Земле в самоедской колонии Маточкин Шар 18 августа с просьбой отправить ее, когда представится возможность, по следующему назначению:

«Петербург Ждановка 9. Стюнкель.

Юг Шпицбергена остров Надежды окружены льдами. Занимались гидрографией. Штормом отнесены южнее Маточкина Шара. Иду к северо-западной [1] оконечности Новой Земли оттуда на восток. Если погибнет судно направлюсь к ближайшим по пути островам Уединения Новосибирским Врангеля. Запасов на год все здоровы. Русанов».

Эта записка является последней вестью, которую мы имеем об экспедиции Русанова, так как после этого она пропала бесследно. Только из этой записки мы узнаем, что, отправляясь в плавание на «Геркулесе», Русанов рассчитывал пройти Северо-восточным проходом до Берингова пролива. Свой план он скрывал даже от друзей, очевидно, чтобы не подвергнуться обвинениям в легкомыслии [2].

Что Русанов, отправляясь на Шпицберген, действительно уже имел этот план, видно из того, что он запасся продовольствием на год. На свое судно он, повидимому, не очень надеялся и поэтому пишет, что в случае гибели шхуны отправится (очевидно, пешком по льдам или на лодке) к ближайшему острову.

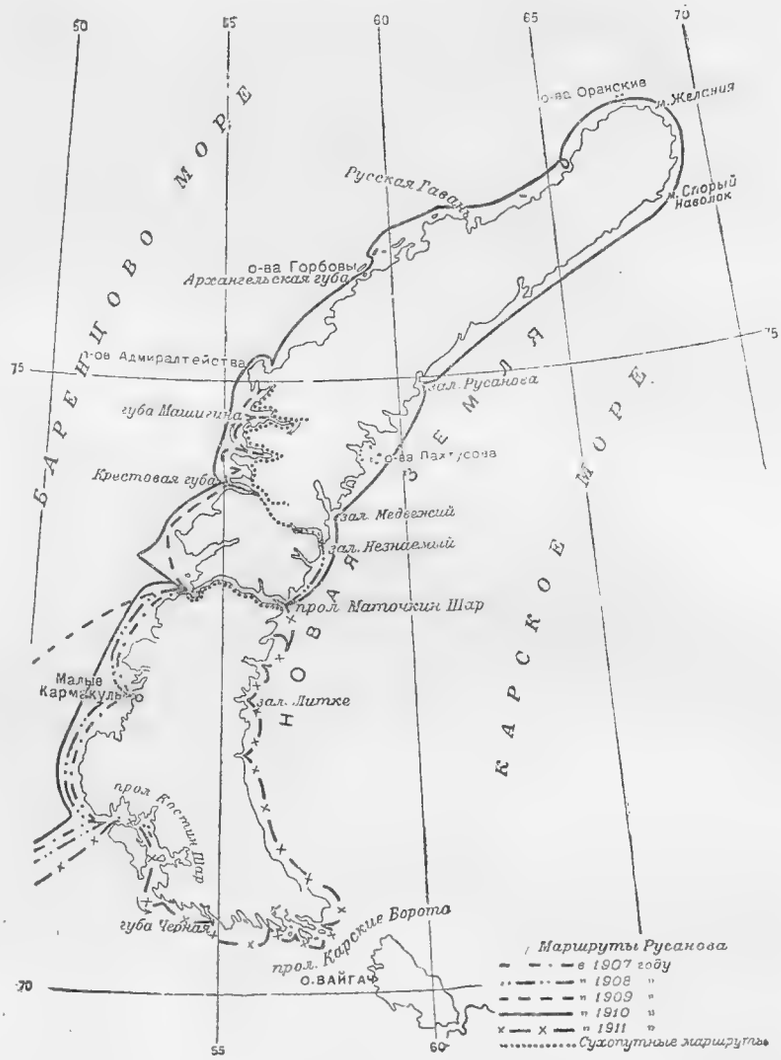
Экспедиции, отправленные на поиски Русанова, которых мы коснемся ниже, не увенчались успехом.

Только через двадцать два года совершенно случайно были обнаружены следы русановской экспедиции. Моторно-парусный бот «Сталинец», производивший летом 1934 года гидрографические работы в шхерах Минина, обнаружил на небольшом острове, расположенном около острова Вейзель, столб из плавника с вырезанной надписью: «Геркулес 1913 года», и рядом сломанные нарты. Впоследствии остров, на котором был найден столб, был назван островом Геркулес. Несколько позже тот же «Сталинец» нашел на другом острове в восточной части шхер Минина, расположенном у самого берега материка и впоследствии названном островом По-

[1] Вероятно, Русанов имел в виду северо-восточную оконечность.

[2] Напомним еще раз, что экспедиция Амундсена в 1903—1906 годах прошла Северо-западный проход на судне еще меньшем, чем «Геркулес».

пова-Чукчина, несколько предметов, несомненно принадлежавших участникам экспедиции Русанова. Так, здесь была найдена мореходная книжка, выданная на имя А. С. Чукчина — матроса «Геркулеса»; в книжке же лежало несколько визитных карточек зоолога экспедиции З. Ф. Сватоша. Кроме того, была найдена справка, выданная на имя другого матроса экспедиции — В. Г. Попова, а также серебряные часы с инициалами последнего. На прибрежном песке валялись истлевшая одежда, горная бусоль, фотографический аппарат, ружейные патроны и пр. В 1936 году остров Попова-Чукчина был подробно обследован гидрографической экспедицией на судне «Торос». Ей удалось найти здесь ножи, обоймы от браунинга, патроны, пуговицы, медные деньги, обрывки одежды, почтовые расписки и автограф В. А. Русанова.



Маршруты В. А. Русанова на Новой Земле.

Сделанные «Сталинцем» и «Торосом» находки доказывают, что «Геркулесу», несмотря на исключительно тяжелое состояние льдов в Карском море в 1912 году, все же удалось проникнуть далеко на северо-восток этого моря. Около берега Харитона Лаптева судно, повидимому, было вынуждено зазимовать, а может быть, его раздавили льды. Выждав окончания полярной ночи, Русанов и его спутники, очевидно, направились пешком на Енисей, причем, весьма вероятно, двигались отдельными группами. Обнаруженный на острове Попова-Чукчина лагерь был, повидимому, одной из последних стоянок уже сильно ослабевших путников.

В 1912 году, в тот самый год, когда во льдах Карского моря бесследно исчезла экспедиция В. А. Русанова, из Архангельска на судне «Св. Фока» вышла экспедиция старшего лейтенанта Г. Я. Седова, организованная на частные средства. Целью экспедиции было достижение Северного полюса. Итти к полюсу предполагалось на собаках со стороны Земли Франца-Иосифа. Согласно плану, судно должно было доставить участников экспедиции на Землю Франца-Иосифа и в тот же год вернуться. Судьба экспедиции сложилась, однако, иначе. Необычайно тяжелое состояние льдов в Баренцовом море в 1912 году не позволило «Фоке» дойти до Земли Франца-Иосифа, и во второй половине сентября судно было затерто льдами около Панкратьевского полуострова. Крепко скованное льдами судно простояло здесь в небольшой бухте, названной бухтой Фоки, почти целый год. Только 3 сентября 1913 года лед, наконец, взломало, и «Фока» получил возможность продолжать свой путь к Земле Франца-Иосифа.

Свое невольное пребывание на Новой Земле экспедиция использовала для исследования северной части острова. Еще осенью Седов приступил к детальной съемке близлежащих островов, а полярной ночью он совершил экскурсию на мыс Литке с целью астрономически определить его положение. Но главная работа развернулась весной. 1 апреля Седов, в сопровождении матроса Инютина, вышел с одной упряжкой собак для опи-

„Св. Фока" на зимовке.
С картины Н. В. Пинегина.

си северо-западного берега Новой Земли. Ему удалось обогнуть северную оконечность Новой Земли и довести съемку до мыса Флиссингенского. Из своего санного путешествия Седов вернулся 26 мая. Запасов продовольствия, которые он взял с собой, нехватило, и последние недели путники питались мясом попадавшихся на пути медведей.

Работы Седова существенно изменили карту северо-западного берега Новой Земли, составленную в свое время по весьма поверхностной съемке норвежских промышленников. Интересно, что на крайнем севере Новой Земли (на мысе Медвежьем и мысе Желания) Седов нашел старинные русские кресты — несомненное доказательство того, что когда-то русские промышленники посещали и эту отдаленную часть острова.

Почти одновременно с Седовым из бухты Фоки вышла другая партия (в составе геолога М. А. Павлова, географа В. Ю. Визе и матросов Коноплева и Линника), имевшая целью исследовать внутреннюю часть Новой Земли и пройти на Карскую сторону. Это первое пересечение Новой Земли в такой высокой широте (75,5—76° N) показало, что здесь внутренняя часть острова занята обширным ледником, наподобие купола покрывающим сушу и совершенно сглаживающим неровности ее рельефа. Наибольшая высота ледяного щита Новой Земли оказалась равной 913 метрам над уровнем моря. Передвижение в центральной части ледяного покрова не представляло затруднений, но тем более тяжелыми оказались подъем и спуск с ледника.

В прибрежной зоне ледяные потоки были разбиты трещинами, большею частью совершенно замаскированными снегом. В одну из таких трещин угодил геолог Павлов. Он провалился на глубину 15 метров, но, к счастью, не долетел до дна трещины, а застрял в ее сужении, откуда его и вытащили при помощи каната.

На Карской стороне Визе произвел съемку части береговой линии, примкнув ее на юге к крайнему виденному Пахтусовым пункту. Помимо топографических работ, экспедиция Седова во время своего пребывания на Новой Земле выполнила и ряд других — в области геологии, метеорологии, гидрологии и пр.

В 1914 году южную часть Новой Земли от губы Нехватовой пересек француз Ш. Бенар, в свое время (в 1908 году) возглавлявший французскую экспедицию на Новую Землю. Сделанное Бенаром пересечение является самым южным. Научные результаты его экспедиции, носившей отчасти туристский характер, незначительны. С Новой Земли Бенар был снят «Гертой», возвращавшейся с Земли

Франца-Иосифа после поисков экспедиции Седова.

После экспедиций В. А. Русанова и Г. Я. Седова в исследовании Новой Земли наступает перерыв, вызванный первой мировой войной. По укреплении на Севере советской власти к планомерному изучению Новой Земли приступил Институт по изучению Севера[1], который отправил на этот остров ряд экспедиций. Эти экспедиции доставили богатый материал по геологии, геоморфологии, почвоведению, зоологии, гидрологии и топографии.

В первую экспедицию, осуществленную в 1921 году на судне «Шарлотта», было посещено западное побережье Новой Земли от Белушьей губы до Крестовой губы. В 1923 году были обследованы некоторые районы западного берега южного острова, причем от Безымянной губы была сделана восьмидневная экскурсия в глубь острова. Зоологом экспедиции Г. П. Горбуновым впервые были исследованы птичьи базары в Пуховом заливе.

В следующем году (1924) на небольшом парусно-моторном боте «Грумант» (длина 28 футов) были исследованы самая южная часть Новой Земли и весь восточный берег южного острова. Другая партия экспедиции производила в это время, под руководством К. М. Дерюгина, гидробиологические и зоологические исследования в Пуховом заливе.

В 1925 году экспедиция Института по изучению Севера обогнула на парусно-моторном судне «Эльдинг» (50 тонн) всю Новую Землю. При этом был собран обильный материал по геологии и другим дисциплинам и открыты на восточном берегу северного острова три не известных до этого залива (Русанова, Неупокоева и Седова). Наконец, в экспедицию 1927 года было обследовано северо-западное побережье Новой Земли (Архангельская губа, острова Баренца, Русская Гавань и залив Иностранцева).

В 1921 году, кроме экспедиции Института по изучению Севера, на Новой Земле работали еще две экспедиции: норвежская — геолога О. Хольтедаля, и советская — гидрографическая экспедиция под начальством Н. В. Розе. Экспедиция Хольтедаля совершила пересечение северного острова Новой Земли в области оледенения от Машигиной губы до залива Цивольки на восточном берегу. Максимальная высота ледяного покрова была найдена равной приблизительно 400 метрам над уровнем моря, то-есть здесь (примерно в широте 74°,25 N) Новая Земля оказалась значительно ниже, чем дальше к северу, где ее пересекли Визе и Павлов. О. Хольтедаль обследовал в геологическом,

Астрономический знак, поставленный Г. Я. Седовым на мысе Желания во время новоземельской зимовки 1912/13 г.

[1] Впоследствии преобразован в Арктический научно-исследовательский институт.

Место новоземельской зимовки судна „Св. Фока" экспедиции Г. Я. Седова, 1912/13 г.

ботаническом и зоологическом отношении также западные берега Новой Земли — от полуострова Панкратьева до Северного Гусиного Носа.

Экспедиция Н. В. Розе продолжала гидрографические работы, спорадически производившиеся на Новой Земле судами и экспедициями Гидрографического управления в течение многих лет. Отметим важнейшие из них после Цивольки и Моисеева. В 1870 году в южной части Баренцова моря плавала эскадра под начальством вице-адмирала Посьета, причем офицерами этой экспедиции были выполнены гидрографические работы в Костином Шаре. В 1887 году гидрограф А. И. Вилькицкий производил наблюдения над силой тяжести в Малых Кармакулах, — первые в русском секторе Арктики, — а в следующем году Лемяков произвел съемку этого становища. В 1889 году гидрографической партией на шхуне «Бакан» были выполнены гидрографические работы на западном берегу Новой Земли между Малыми Кармакулами и Маточкиным Шаром. В 1893—1894 годах в том же районе работал гидрограф М. Е. Жданко. В 1896 году экспедиция на транспорте «Самоед» под начальством А. Бухтеева выполнила гидрографические работы в Костином Шаре. В дальнейшем некоторые гидрографические работы были выполнены на Новой Земле гидрографической экспедицией на пароходе «Пахтусов». В 1910 году лейтенант Г. Я. Седов произвел съемку губы Крестовой.

Гидрографическая экспедиция 1921 года на судне «Таймыр» положила на карту восточный берег северного острова Новой Земли от мыса Желания на юг до вновь открытого, далеко вдающегося в сушу фиорда, получившего название залива Благополучия. До работ этой экспедиции весь этот берег был обозначен на картах весьма приближенно.

Гидрографические работы на Новой Земле продолжались в 1924 и 1925 годах, когда они были сосредоточены на западном берегу.

В 1935 году гидрографическая съемка была выполнена на восточном берегу северного острова Новой Земли, между Маточкиным Шаром и мысом Пяти Пальцев. Эта экспедиция работала под начальством В. И. Воробьева.

В 1939 году отряд под начальством В. И. Сухоцкого выполнил гидрографические работы на западном берегу Новой Земли между Черной губой и Костиным Шаром, а в следующем году такие же работы производились в Костином Шаре отрядом под начальством С. А. Янченко.

Наконец, весьма существенные работы по съемке Новой Земли были выполнены экспедициями Арктического института в 1931—1934 годах. Девятью топографическими отрядами была произведена съемка побережья от бухты Витней через мыс Желания до Русской Гавани, от губы Крестовой до Маточкина Шара и далее до южной оконечности острова, а также некоторых внутренних районов Новой Земли.

Таким образом, работы по съемке берегов Новой Земли продолжались более ста лет подряд. За это время Новую Землю посетил целый ряд экспедиций и партий, специальной задачей которых были съемочные работы, и, кроме того, этим же работам уделяли внимание многие другие экспедиции.

Все эти работы подытожены в виде общей гипсометрической карты Новой Земли, изданной Арктическим институтом в 1937 году. Хотя и в настоящее время на Новой Земле — даже в береговой ее черте — имеются районы, заснятые недостаточно точно, тем не менее можно считать, что первая стадия исследования всякого района — его картирование — на Новой Земле в основном пройдена.

Исследование Новой Земли в других отношениях, производившееся с конца прошлого века довольно энергично, все же обычно не выходило за рамки научной рекогносцировки. Только в советское время, с тридцатых годов текущего века, Новую Землю стали посещать экспедиции, имеющие задачей детальное изучение определенных объектов в целях их практической эксплоатации. Здесь можно указать на геоботанические экспедиции 1930—1933 годов, работавшие на южном острове и имевшие целью исследование оленьих пастбищ, геологические экспедиции Арктического института и Геологоразведочного управления (1931—1934) и научно-промысловые экспедиции Арктического института. Последними, между прочим, был исследован базар кайр в Безымянной губе, являющийся одним из самых больших (а может быть, и самым большим) птичьих базаров арктической зоны. По описанию С. К. Красовского [1], базар Безымянной губы представляет собою «громадную отвесную стену, протяжением свыше 8 километров по прямой линии, заселенную сплошь, с небольшими интервалами, кайрами. Оглушительный крик этого неисчислимого хора перекрывает шум мотора и шум прибоя. В ушах стоит круглые сутки дружный крик колоссальной стаи птиц, в котором невозможно выделить отдельные звуки; это сплошной рев, не поддающийся анализу нашего органа слуха». По подсчетам Красовского, численность кайр на базарах Безымянной губы равна прибли-

[1] «Труды Арктического института», т. LXXVII 1937.

зительно одному миллиону шестистам тысячам птиц. Промысловое использование птичьих базаров Новой Земли началось в 1932 году. В 1939—1940 годах изучением песца на Новой Земле занимался А. Н. Дубровский.

Работы геологических экспедиций советского времени охватили всю Новую Землю. В результате имеется обоснованная схема геологического строения Новой Земли. Вопреки утверждению академика Ф. Чернышева о невозможности нахождения на Новой Земле полезных ископаемых, советские экспедиции обнаружили на этом острове ряд рудных ископаемых и асфальтиты.

Чрезвычайно ценные и разносторонние научные работы были выполнены сотрудниками Арктического института, зимовавшими в 1932/33 году (второй Международный полярный год) в Русской Гавани на северо-западе Новой Земли. Впервые детально была исследована внутренняя часть северного острова Новой Земли в районе сплошного оледенения. Здесь геологом М. М. Ермолаевым и К. Велькеном (участником Гренландской экспедиции А. Вегенера) были поставлены измерения толщины ледяного покрова, покоящегося на Новой Земле, с помощью сейсмометрического метода, ранее применявшегося только в Гренландии и отчасти в Альпах.

В том же году в Русской Гавани при помощи мощных взрывов изучалось распространение звуковых волн. Эти наблюдения, производившиеся в Арктике впервые (кроме Русской Гавани, взрывы производились также на мысе Желания и в Маточкином Шаре), позволяют сделать важные выводы о строении стратосферы.

Для своих многочисленных экскурсий в глубь Новой Земли сотрудники станции в Русской Гавани пользовались не только собаками, но и аэросанями. Примененные в Советской Арктике впервые, они оказали исследователям большую пользу. На аэросанях Новая Земля была пересечена дважды (от Русской Гавани к заливу Благополучия на Карской стороне), всего же по ледяному покрову Новой Земли на них было сделано свыше 1000 километров.

С применением аэросаней связан поход, едва не закончившийся трагически. 20 февраля 1933 года трое сотрудников станции Русская Гавань вышли на аэросанях по ледниковому покрову Новой Земли, чтобы дойти до мыса Желания и доставить туда радиолампы, необходимые для восстановления связи, прерванной вследствие аварии. Переход был рассчитан на один день, однако он затянулся до 10 марта. Примерно в 80 километрах от мыса Желания сильно нагретые металлические лыжи аэросаней во время остановки примерзли к снегу. Попытки сдвинуть аэросани с места не увенчались успехом. Так как на это ушел весь бензин, то не оставалось другого выхода, как итти к мысу Желания пешком. Путь оказался исключительно трудным. Заболел один из участников похода, Велькен. Его пришлось оставить в заливе Красивом в снежной хижине. Ермолаев и водитель аэросаней, голодные и измученные непосильными тяготами похода, едва дошли до мыса Желания. Отсюда в залив Красивый вышла спасательная партия, которая и доставила Велькена невредимым на полярную станцию.

Важным этапом в деле исследования Новой Земли является организация метеорологических станций. Первая постоянная метеорологическая станция на Новой Земле была основана в Малых Кармакулах в 1896 году экспедицией Академии Наук. До этого метеорологические наблюдения производились здесь только эпизодически капитаном Бьерканом, Тягиным и в 1882—1883 годах русской станцией Международного полярного года.

Следующая станция, в восточном устье Маточкина Шара, была устроена уже при советской власти (в 1923 году) северным гидрографическим отрядом, под начальством Н. Н. Матусевича. В 1924 году станцию дооборудовали и развернули в постоянную полярную геофизическую обсерваторию, в программу работ которой входят не только метеорологические и аэрологические наблюдения, но и гидрологические, геомагнитные, актинометрические и др.

В первые годы существования станции Академия Наук откомандировывала на нее научных работников различных специальностей (ботаников, геологов, биологов и др.).

В 1931 году была выстроена метеорологическая станция на мысе Желания, имевшая очень большое значение для обслуживания так называемых карских операций; в 1932 году была основана метеорологическая станция в Русской Гавани на северо-западном берегу Новой Земли.

Впоследствии на Новой Земле были оборудованы еще ряд станций, часть из которых сушествует и поныне.

По мере роста изученности Новой Земли увеличивалось и население как на северном, так и на южном острове.

Весьма вероятно, что на Новой Земле еще в старину имелось постоянное ненецкое население.

Так, в написанном в 1578 году Георгом Гансом письме говорится о том, что на Новой Земле живут самоеды [1]. Ламартиньер, посетивший Новую Землю в 1653 году, видел но-

[1] М. П. Алексеев, цит. соч., стр. 158.

воземельцев, из которых несколько человек были насильно увезены в Данию.

В XVIII веке постоянного местного населения на Новой Земле, повидимому, не было. В. Крестинин, составивший первое русское описание Новой Земли (1789), указывает, что «на Новой Земле завсегда жительствуют люди, но токмо с тою разницею от других человеческих селений, что здесь никто не утвердил и утвердить, кажется, никто собственною волею не захочет постоянное себе жилище. Все жители сей земли суть пришельцы, мореплаватели и звероловцы, стекающиеся с тем намерением, дабы препроводить в новоземельском звероловстве время, несколько более или менее года, и потом с желаемою добычею возвратиться во-свояси».

Бывали, впрочем, и в старину случаи, когда человек селился на Новой Земле надолго.

Так, по преданию, в губе Строгановой, на юге Новой Земли, некогда жила новгородская семья Строгановых, покинувшая родину по политическим причинам и впоследствии целиком погибшая на Новой Земле.

Бежали иногда на Новую Землю и старообрядцы. Например, в 1763 году в Черной губе (на юге Новой Земли) поселилась семья Пайкачевых из Кеми «по причине бывшего на них гонения от попов». Пайкачевых, строго соблюдавших пост, быстро захватила цынга, и они вскоре все умерли.

Весьма вероятно, что время от времени на более продолжительные сроки основывались на Новой Земле и ненцы. Первым постоянным жителем Новой Земли, о котором нам известно, был ненец Фома Вылка, в 1869 году перебравшийся сюда на лодке из Большеземельской тундры.

Становище Малые Кармакулы, 1907 г.

Первая правительственная попытка колонизации Новой Земли была сделана в 1872 году, ограничившаяся, впрочем, постройкой избы в Костином Шаре. В 1877 году в Малых Кармакулах[1] была устроена спасательная станция, имевшая задачей дать убежище промышленникам на случай крушения или непредвиденной зимовки. Был и другой мотив, побудивший царское правительство принять эту меру. В то время на Новой Земле безнаказанно хозяйничали норвежцы. Существовала угроза, что при дальнейшем безразличном отношении царского правительства к Новой Земле этот остров постепенно закрепится за Норвегией, как это и случилось со Шпицбергеном.

Устройство спасательной станции в Малых Кармакулах было возложено на штабс-капитана Е. А. Тягина, который вместе со своей женой провел здесь целый год, доставив ценные сведения о природе и климате Новой Земли. В том же году в Малых Кармакулах были поселены семь семей ненцев в составе тридцати пяти человек. Для снабжения становища в Малых Кармакулах в 1880 году были установлены регулярные пароходные рейсы на Новую Землю, сперва до Малых Кармакул, а с 1889 года — до Маточкина Шара. В 1888 году в Маточкином Шаре поселились первые ненцы. В 1890 году в Малых Кармакулах был организован фельдшерский пункт, а в следующем году построена изба в западном устье Маточкина Шара, куда в 1894 году переселили четыре ненецкие семьи (кроме того, еще четыре семьи поселили в Малых Кармакулах). В 1893 году из устья Печоры перебрались на Новую Землю первые постоянные русские промышленники (Яков Запасов и Василий Кириллов). В 1897 году было открыто третье становище — в Белушьей губе, где поселились семь ненецких семей (тридцать один человек). В 1910 году было открыто первое русское становище на северном острове Новой Земли — в Крестовой губе, где поселились одиннадцать русских из Шенкурского уезда. В 1912 году с Вайгача перешли в Петуховский Шар (на юге Новой Земли) шесть ненецких семейств.

Население Новой Земли, которое влачило довольно жалкое существование, будучи в постоянном долгу у купцов и кулаков-промышленников, до революции не превышало

[1] Слово «Кармакулы» значит подводные камни («Новейшие повествования о Восточной Сибири». СПб., 1817, прим. стр. 20).

ста человек с небольшим. После ликвидации интервенции в Северном крае советское правительство приняло решительные меры к улучшению условий жизни новоземельского населения и его увеличению, что являлось обязательной предпосылкой для освоения естественных производительных сил Новой Земли.

В 1925 году было устроено становище Красино в Черной губе, в следующем году — становище Русаново в Петуховском Шаре, в 1930 году — становище на полуострове Адмиралтейства, в 1932 году — становище на мысе Лагерном (Маточкин Шар), в губе Архангельской и в Русской Гавани, в 1933 году — становище на островах Пахтусова, а в 1935 году — на мысе Желания.

Памятник В. И. Ленину на мысе Желания. Справа—бухта Поспелова.

Несколько позже было устроено становище в заливе Литке на восточном берегу южного острова Новой Земли.

Кроме того, в советское время на западном и восточном берегах Новой Земли построено до пятидесяти промысловых избушек для временного пребывания промышленников в период охоты. В 1930 году на Новой Земле постоянно жили 243 человека (из них ненцев 127), а в 1937 году постоянное население Новой Земли составляло 212 человек, в том числе 90 ненцев.

В 1924 году на Новой Земле был образован островной совет, председателем которого долгое время был ненец Тыко Вылка. Административным и культурным центром Новой Земли является становище в Белушьей губе, где имеются лазарет, школа с интернатом и склад для снабжения новоземельских промышленников.

В целях снабжения населения Новой Земли мясом в Белушью губу летом 1928 года было завезено опытное стадо домашних оленей в количестве семидесяти двух голов. В последующие годы на Новую Землю завозились новые олени, и в 1933 году новоземельское стадо домашних оленей, пасущееся главным образом на Гусиной Земле, насчитывало 750 голов, а в 1936 году — 973 головы.

Для изучения и устройства оленьих пастбищ в 1930—1935 годах на южном острове работали специальные геоботанические экспедиции (А. И. Зубков и В. Д. Александрова). Отметим также, что в целях охраны дикого оленя правительственным постановлением в 1934 году была запрещена охота на новоземельских оленей до 1939 года.

На юге между Новой Землей и материком лежит большой остров Вайгач, ограниченный с севера проливом Карские Ворота и с юга — проливом Югорский Шар. Ненцы называют Вайгач «Хаюдейя», что означает «Святая Земля».

Длина Вайгача с северо-запада к юго-востоку немногим более 100 километров, ширина доходит до 40 километров. Самая северная оконечность — Болванский Нос.

Мы уже отмечали выше, что на этом мысу в XVI веке иностранцы видели большое скопление ненецких идолов. До принятия ненцами христианства (1826—1828) здесь было одно из главных мест общественного богослужения. Бури, завывавшие в пещерах Болванского мыса, наводили суеверный страх на ненцев и внушали им особое благоговение к стоявшему на мысу главному идолу Весаку (старик). По свидетельству очевидцев этот идол был деревянный, трехгранный, очень высокий, о семи лицах, которые были вырезаны на двух отлогих, узких гранях. Вокруг Весака стояло несколько сот малых и средней величины деревянных и каменных идолов, составлявших как бы свиту главного идола. Во время жертвоприношений ненцы намазывали оленьей кровью глаза и рты идолам.

Ненцы добывали на Вайгаче пушного зверя и перебирались через этот остров на Новую Землю. Они уже давно знали о полезных ископаемых на Вайгаче: об этом еще в 1666 году ненец Тысыня Хавлай сообщил пустозерскому стрельцу Федьке Мартемьянову, после чего последовал правительственный указ, чтобы «той руды отыскать пудов пять или шесть и место описать»[1]. В 1776 году руду

[1] «Дополнения к Актам историческим», V, 1855, стр. 172.

8*

Мыс Желания. Возвращение с разведки.
С картины А. Меркулова. 1935 г.

на Вайгаче обнаружил крестьянин Илья Дворяшин, ходивший на моржовый промысел. Найденная им против острова Воронова руда, по его словам, «снаружи бела, а внутри казались звездки и имеет тяжелость». Но о полезных ископаемых на Вайгаче забыли. Только в 1921—1922 годах геолог Н. А. Кулик исследовал рудные ископаемые в бухте Варнека. Дальнейшие поисково-разведочные работы установили наличие полезных ископаемых в ряде районов Вайгача. Промышленного значения они не имеют.

В заключение следует кратко сказать об исследованиях острова Колгуева, расположенного между Новой Землей и Каниным полуостровом, ближе к последнему.

Русским промышленникам, ходившим в старину на Новую Землю, этот остров был, несомненно, хорошо знаком.

На карте англичанина Антонио Дженкинсона, изданной в Лондоне в 1562 году (составлена она была по русским источникам), остров Колгуев показан уже довольно правильно.

В «Книге Большого чертежа» (1627) до Колгуева (Кургуева, Гургуева) считалось «от морского берега 120 в.; а вдоль по тому острову 100 в., а поперек 50 в...».

С давних пор у берегов Колгуева бывали заморские путешественники. Первым иностранцем, видевшим остров Колгуев, был, повидимому, Виллоуби, суда которого в 1553 году приблизились к какой-то земле на востоке Баренцова моря, на которую мореплаватели не могли высадиться из-за мелководья. Первое упоминание об острове Колгуеве (Colgoiue) мы находим в описании плавания Стифена Борро, судно которого «Searchthrift» в 1556 году проходило недалеко от этого острова. В 1580 году суда Пита и Джекмена сели на мель у Колгуева, в 1594 году мимо этого острова проходил Баренц. Первыми иностранцами, высадившимися на острове Колгуеве, были агенты английской торговой компании Вильям Гордон и Ричард Финч, совершившие в 1611 году плавание из Англии в Печору на корабле «The Amitie». В XVII веке около Колгуева занимались китобойным промыслом голландцы.

Началом исследования острова Колгуева можно считать 1819 год, когда во время плавания А. Лазарева на Новую Землю было определено положение северо-западной оконечности острова. В 1823 году береговая линия Колгуева, за исключением южной его части, была заснята морской описью экспедицией Литке; предпринятая Литке попытка продолжить опись острова в следующем году окончилась неудачей. Более подробно Кол-

гуев был заснят экспедицией штурмана Бережных в 1826 году, обошедшей на карбасе вокруг острова; в этой работе принимал участие и прославившийся своими исследованиями на Новой Земле П. К. Пахтусов.

Первая научная экспедиция на Колгуев состоялась в 1841 году, когда этот остров посетили ботаник Ф. И. Рупрехт и физик А. С. Савельев. Экспедиция была осуществлена на собственные средства Рупрехта. Несмотря на то, что она пробыла на острове только шесть дней, были собраны ценные материалы.

В 1893 году островом Колгуевым заинтересовался английский орнитолог О. Тревор-Бетти. Во время своего пребывания в Архангельске он всячески старался получить какие-нибудь сведения о Колгуеве, но безуспешно. «Никто ничего не знал о Колгуеве, — пишет Тревор-Бетти, — но все были согласны в том, что это — скверное место. Я вернулся в Англию не солоно хлебавши, решив отправиться на Колгуев в следующем году». Эту поездку Тревор-Бетти осуществил, причем он провел в 1894 году на острове три месяца. В 1895 году Колгуев посетила английская экспедиция Фейльдена и Пирсона, в 1900 году — естествоиспытатели С. А. Бутурлин и Б. М. Житков. Обстоятельные исследования на Колгуеве произвела организованная в 1902 году экспедиция Русского географического общества, в состав которой входили С. А. Бутурлин, Р. П. Поле, И. А. Шульга и М. Н. Михайловский. В 1912 году, с целью изучения оленеводства, Колгуев посетил С. В. Керцелли.

В советское время на острове Колгуеве работали экспедиции А. Федосова (1921), А. И. Толмачева (1925), И. А. Перфильева (1927 и 1928), З. Н. Смирновой (1930) и М. М. Добротворской (1936). Последние две экспедиции изучали главным образом оленьи пастбища острова. В 1934 году Колгуев посетила экспедиция Московского университета под начальством Н. А. Солнцева.

Тыко Вылка, председатель Новоземельского островного Совета (род. 1884 г.).

В 1925 году в становище Бугрино, расположенном на южном берегу Колгуева, была открыта метеорологическая станция, действовавшая до 1939 года.

Первые ненцы поселились на Колгуеве в конце XVIII века [1]. Занимались они как оленеводством, так и песцовым промыслом. Жизнь их на острове была крайне тяжелой. Так, еще П. Г. Охочинский в своем очерке Колгуева писал [2]: «Самоеды, закабаленные на долгие сроки кулаками-хозяевами, которые отравляют их водкой и взимают за это чудовищные проценты, случалось, выживали в этой пустыне по десять лет кряду». В 1906 году на Колгуеве жило 70 ненцев. В 1921 году численность ненецкого населения острова достигла 148 человек.

Оленей на Колгуеве было в 1894 году 2740 голов, в 1900 году — 5 тысяч, в 1911 году — 20 тысяч, в 1915 году — 10 тысяч, в 1920 году — 4800, в 1930 году — 9114, в 1937 году — 8500 голов. Колебания размеров оленьего поголовья объясняются главным образом падежом оленей из-за гололедицы.

Русские посещали Колгуев в XIX в. только в летнее время, главным образом для боя гусей. Одно время были сделаны попытки эксплоатировать залежи гуано на Колгуеве; так, в 1845 году судно кемлянина М. Ракитина взяло здесь груз птичьего помета, повидимому, весьма низкого качества [3]. На постоянное жительство русские селились на Колгуеве только в редких случаях. Так, известно, что в 1767 году в бухте Гусиной поселилось сорок раскольников; вследствие того, что они

---

[1] Имеются указания, что в 1730 году купец Котин высадил на Колгуеве две ненецкие семьи, которые здесь погибли (Н. А. Солнцев, Остров Колгуев. «Записки Московского государственного университета», 14, 1938).

[2] П. Г. Охочинский. Новая Земля и Колгуев „Живописная Россия", I, СПб., 1881, стр. 232.

[3] Статистические труды И. Ф. Штукенберга, I, Описание Архангельской губернии, СПб., 1857, стр. 25. Также: J. Hamel, Tradescant der aeltere 1618 in Russland St.-Petersburg, 1847, стр. 245.

строго соблюдали пост, большинство их перемерло уже в течение первого года, выжило же только четверо. Раньше единственным населенным пунктом на Колгуеве являлся Становой Шарок на юго-восточном берегу Колгуева, теперь покинутый. В настоящее время населенным центром острова является Бугрино, где расположены склады и имеются больница и школа, выстроенные после революции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Новая Земля

Башмаков П., Первые русские исследователи Новой Земли. Приложение к «Запискам по гидрографии», вып. XLV, 1922, Пгр., 1922.

Борисов А., В стране холода и смерти. СПб., 1909.

Голицын Б., Общий обзор деятельности экспедиции на Новую Землю летом 1896 г., СПб., 1898.

Гриневецкий Л. Ф., Поперек Новой Земли, «Известия Русского географического общества». XIX, вып. 3, 1883.

«Записки Гидрографического департамента», ч. I, 1842; ч. II, 1844; ч. III, 1845 (экспедиции Пахтусова и Цивольки).

Крестинин В., Географическое известие о Новой Земле полунощного края, «Новые ежемесячные сочинения», XIX, 1788.

Литке Ф., Четырекратное путешествие в Северный Ледовитый океан, СПб.. 1828.

«Материалы по исследованию Новой Земли», вып. I, СПб., 1910; вып. II, СПб., 1911.

«Новая Земля». Экспедиция 1921—1927 годов, «Труды Института по изучению Севера», вып. 40, М., 1929.

«Новая Земля». Библиографический указатель, Л., 1935.

Пинегин Н. В., В ледяных просторах, Л., 1924 (2-е изд., 1933).

Русанов В. А., Статьи, лекции, письма. Изд. Главсевморпути, 1945.

Соловьев М. М., Бэр на Новой Земле, Л., 1934 (3-е изд.).

Чулков Н., Экспедиция на Новую Землю под начальством Розмыслова, Архангельск. 1898.

Nordenskjöld A. E., Redogörelse för en expedition till mynningen af Jennissei ar 1875. Vetensk. Akademiens Handlingar, IV, Nr. I, Bihang. Русский перевод вышел в 1880 году (Норденшельд, Экспедиция к устьям Енисея).

Petermann's Geographische Mitteilungen, 1870, 1871, 1872.

Toeppen H., Die Doppelinsel Nowaja Semlja, Leipzig, 1878.

2. Колгуев

Житков Б. и Бутурлин С., По северу России. «Землеведение», 1901, III—IV.

«Оленеводство на острове Колгуеве», «Труды научно-исследовательского института полярного земледелия, животноводства и промыслового хозяйства», Л., 1938.

Солицев Н. А., Остров Колгуев, «Записки Московского государственного университета», 14. 1938.

Толмачев А. Н., Флористические результаты Колгуевской экспедиции, «Труды полярной комиссии Академии наук», II, 1930.

Saweljew, Die Insel Kolgujew, Archiv für wissenschaftliche Kunde von Russland, X, 1852.

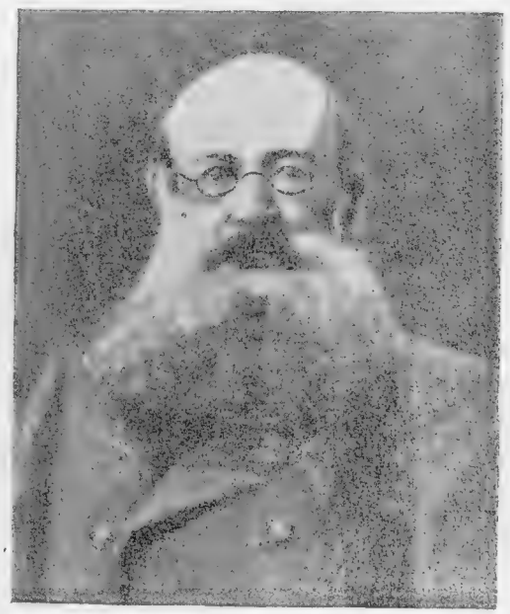
Trevor-Battye A., Ice-bound on Kolguev, London, 1895. (Имеется русский перевод общей части этого труда: Тревор-Беттн О., Во льдах и снегах, СПб., 1897).

Полярная станция Русская Гавань. 1935 г.

ОТКРЫТИЕ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА

В конце шестидесятых годов прошлого столетия знаменитый русский метеоролог А. И. Воейков поставил вопрос об организации большой экспедиции для исследования русских полярных морей. Эту идею горячо поддержал известный географ и революционер П. А. Кропоткин. Различные соображения, а главным образом наблюдения над льдами Баренцова моря привели Кропоткина к заключению, что «между Шпицбергеном и Новой Землей находится еще не открытая земля, которая простирается к северу дальше Шпицбергена и удерживает льды за собой... Возможное существование такого архипелага указал в своем превосходном, но мало известном докладе о течениях в Ледовитом океане русский флотский офицер барон Шиллинг». В 1870 году Кропоткин составил проект экспедиции. Однако царское правительство отказало в средствах, и экспедиция не состоялась.

Вскоре после этого за границей возник план большой экспедиции для исследования области к северо-востоку от Новой Земли, — в то время область эта представляла собою белое пятно на карте. Этот план был предложен лейтенантами австрийского флота Юлиусом Пайером и Карлом Вейпрехтом. Они сумели убедить нескольких богатых лиц в важности проектировавшегося исследования. Необходимые деньги были собраны, и 13 июня 1872 года специально построенное для этой экспедиции деревянное паровое судно «Тегеттгоф» покинуло германский порт Бремергафен и направилось в Баренцово море.



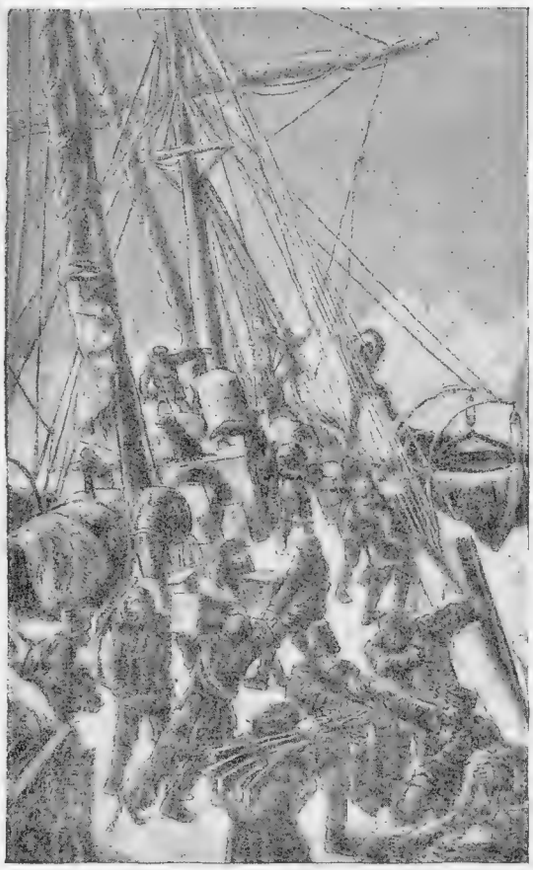
П. А. Кропоткин.
(1842—1921).

Тот год был в Баренцовом море, как мы уже отмечали, очень ледовитым. «Тегеттгофу» не удалось дойти даже до северной оконечности Новой Земли, так как в конце августа судно было затерто льдами у западного берега этого острова, несколько севернее небольших островов Баренца.

Когда «Тегеттгоф» сжало льдами около Новой Земли, никто и не думал, что льды пленили судно навсегда.

Все участники экспедиции считали, что через несколько дней, в крайнем случае недель льды разойдутся, и судно снова получит возможность двигаться. «Если бы мы знали, в тот вечер, когда льды сошлись вокруг «Тегеттгофа», — пишет Пайер, — что отныне наше судно проклято безвольно следовать прихоти льдов, что настоящим судном оно уже никогда не будет, мы могли бы впасть в отчаяние».

Осенью «Тегеттгоф» вместе со льдами вынесло в открытое море. Наступила полярная ночь с ее штормами и метелями. Льды со страшной силой напирали на судно, грозя раздавить его, как ореховую скорлупу. Все было приготовлено на тот случай, если придется оставить судно. Чуть ли не ежедневно, когда грохот льда и треск судна возвещали о начавшемся сжатии, участники экспедиции бросались в каюты, наспех одевались и выбегали на палубу, каждую минуту готовые спрыгнуть на лед. «Это были жуткие моменты, — говорит Пайер, — когда приходилось одеваться, чувствуя, как дрожат стенки судна, в то



На борту „Тегеттгофа“ во время сжатия.
Октябрь 1872 г.
С гравюры из первого венского издания книги Пайера.

время, как снаружи лед трещал и скрипел. Выбегаешь на палубу с котомкой в руке, готовый бросить судно и начать странствовать — куда, никто из нас не знал. А льдины кругом все продолжали громоздиться одна на другую, взлезая на палубу. Ничто не оставалось в покое».

Сто тридцать суток судно находилось под постоянной угрозой быть раздавленным льдами и пойти ко дну. К весне, когда льдины вокруг «Тегеттгофа» смерзлись в большие поля, наступила более спокойная пора. К этому времени ветры и течения отнесли судно далеко от того места, где оно было захвачено льдами: оно находилось в 250 километрах к северу от Новой Земли, в водах, которые до этого еще не посещались человеком.

Наступило лето, но положение «Тегеттгофа» не изменилось. Попрежнему судно находилось в крепких тисках льда, и вокруг него до самого горизонта простиралась белая пустыня. Надежды на освобождение судна изо льдов рухнули, и мореплаватели уже стали свыкаться с мыслью о второй вынужденной зимовке в плавучих льдах. Продовольствия пока было достаточно, так как экспедиция, выходя из Бремергафена, предусмотрительно захватила его с расчетом на два с половиной—три года.

Но вот, совершенно неожиданно, 30 августа 1873 года произошло важное событие в монотонной жизни затертого во льдах корабля. «Около полудня, — рассказывает Пайер, — мы стояли, облокотившись о борт корабля, и бесцельно глядели в туман, который то тут, то там начинало разрывать. Внезапно на северо-западе туман рассеялся совсем, и мы увидели очертания скал. А через несколько минут перед нашими глазами во всем блеске развернулась панорама горной страны, сверкавшей своими ледниками. В первое время мы стояли точно парализованные и не верили в реальность открывавшейся перед нами картины. Затем, осознав наше счастье, мы разразились буркыми криками: «Земля, земля!!!»

Предположение Кропоткина о существовании земли на севере Баренцова моря блестяще оправдалось. Австрийцы назвали ее Землею Франца-Иосифа.

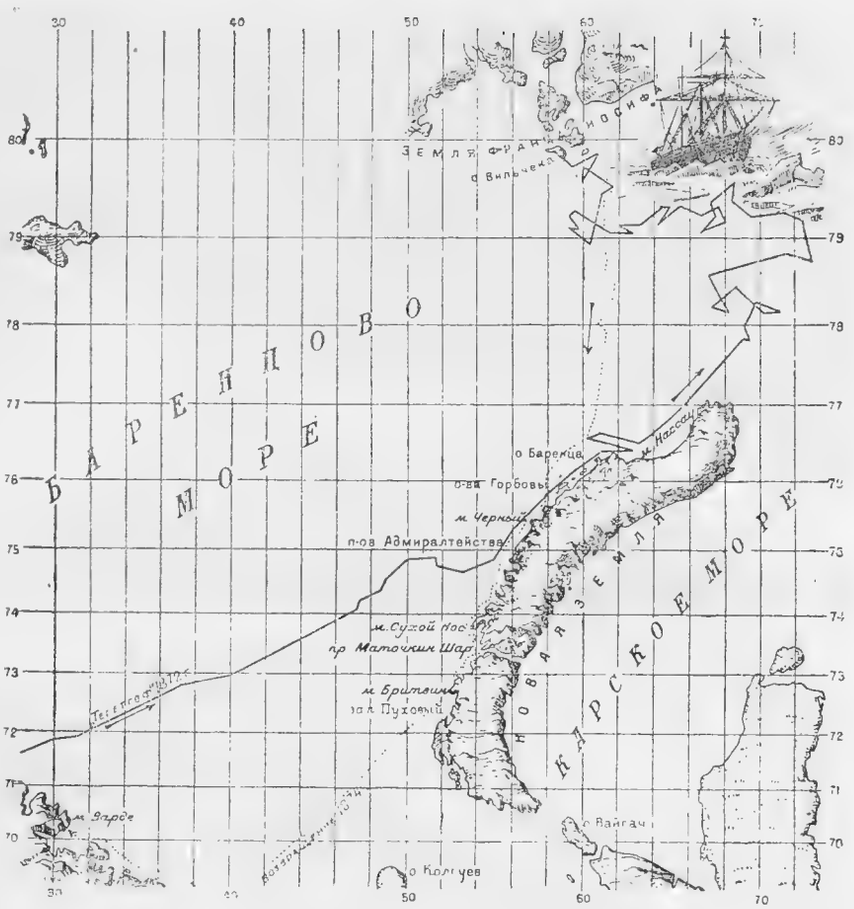
Вскоре после того, как экспедиция увидела впервые этот архипелаг, северными ветрами «Тегеттгоф» стало относить к югу. Вступить на вновь открытую землю австрийцам удалось только 1 ноября. Первым был посещен небольшой остров на юго-востоке Земли Франца-Иосифа, названный островом Вильчека — в честь лица, финансировавшего экспедицию. В это время уже снова настала полярная ночь. «Когда мы вступили на сушу, мы не заметили, что она состояла только из снега, голых скал и смерзшихся камней и что, в сущности, на земле едва ли мог существовать более печальный и безнадежный уголок, чем этот остров. Нам он казался настоящим раем». Так Пайер описывает свое первое впечатление от острова Вильчека.

Ледовое сжатие при северном сиянии. Январь 1873 г.
С гравюры из первого венского издания книги Пайера.

Темнота не позволила немедленно приступить к исследованию открытой земли. Приходилось ждать окончания длинной, стодвадцатипятисуточной полярной ночи. Опять однообразно потекла жизнь на судне.

Усилились заболевания цынгой, которые случались и в первую зиму. В начале марта от этой болезни скончался машинист Криш. Весною заболевания прекратились. Этому способствовала главным образом удачная охота на белых медведей, которых убили 67 штук.

Как только взошло солнце, австрийцы стали готовиться к санным путешествиям для исследования Земли Франца-Иосифа. Первая экскурсия была предпринята в середине марта. Пайер посетил мыс Тегеттгоф и поднялся на ледник Сонклар на острове Холла. Погода стояла маловетреная, но было очень холодно, и на вершине ледника термометр Цельсия показывал 50° ниже нуля. Это самая низкая температура, до сих пор отмеченная на Земле Франца-Иосифа. Путешественники, недостаточно хорошо снаряженные для такой стужи, во время ночевок в палатке очень страдали от холода.



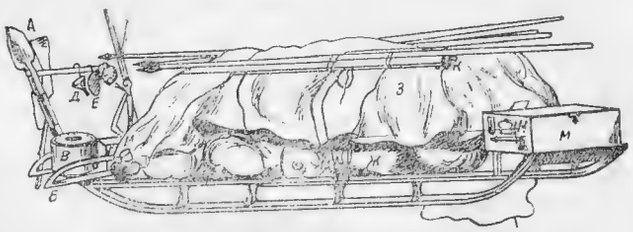
Плавание „Тегеттгофа" 1872 — 1874 гг.

В конце марта Пайер, в сопровождении шести других участников экспедиции, вышел в большую санную экспедицию. Собак у австрийцев имелось только три, и поэтому перетаскивать сани приходилось людям. В эту экспедицию Пайеру удалось дойти до крайней северной оконечности Земли Франца-Иосифа, названной им мысом Флигели. Пайер, однако, не знал, что этот мыс является самой северной точкой открытого австрийцами архипелага; ему казалось, что дальше к северу находится еще другая земля, он даже дал этой земле название — Земля Петермана. Впоследствии другие экспедиции выяснили, что никакой земли к северу от мыса Флигели не существует. Очевидно, Пайер принял за землю гряду торосов. Такая ошибка вполне возможна, и случаи, когда полярные исследователи принимали нагромождения торосов за сушу, далеко не единичны. Несуществующая Земля Петермана долго помещалась на географических картах, пока ошибка Пайера не была окончательно доказана. По тому месту, где Пайер отметил свою Землю Петермана, в 1900 году прошел итальянец Каньи, а в 1914 году — штурман Альбанов. Никакой земли там не оказалось, кругом до горизонта простиралось покрытое льдом море.

Прощание с солнцем. Вторая полярная ночь 1873/74 г.
С гравюры из первого венского издания книги Пайера.

Поход по льдам. Апрель 1874 г.
С картины Обермюллера.

Целый месяц странствовал Пайер по Земле Франца-Иосифа, собирая образцы горных пород, изучая строение островов и покрывающих их ледников, знакомясь с животной жизнью архипелага. Большая часть Земли Франца-Иосифа была заснята Пайером и положена на карту. Но карта его очень неверна. Как это ни странно, Пайер, путешествуя по Земле Франца-Иосифа, не заметил, что она состоит из множества островов. Их всего около семидесяти пяти, не считая совсем маленьких. Пайеру же казалось, что Земля Франца-Иосифа — это два больших массива суши, разделенных проливом, которому он дал название Австрийского. Так Пайер и изобразил Землю Франца-Иосифа на своей карте. Очевидно, австрийский исследователь принимал проливы, разделявшие острова, за долины, заполненные ледниками. Пайер путешествовал по Земле Франца-Иосифа весной, когда все проливы еще покрыты невзломанным льдом, и, следовательно, такая ошибка, особенно при частых туманах, вполне возможна.



Нагруженные нарты экспедиции Пайера:
а — лопата; *б* — собачьи нарты; *в* — спиртовая кухня; *г* — бидон со спиртом; *д* — воронка; *е* — резиновая фляга; *ж* — мешки с провизией; *з* — парус; *и* — палатка и спальные мешки; *к,л* — штатив и шланги; *м* — ящик с инструментом; *н* — бинокль, топор и термометр.

Не обошлось и без приключений. Во время перехода по леднику острова Рудольфа сани с собаками и каюром[1] Цаниновичем упали в ледниковую трещину на глубину 12 метров. Такие трещины, образующиеся в ледниках вследствие их движения, на Земле Франца-Иосифа весною совершенно замаскированы снегом. Положение упавшего в трещину Цаниновича было незавидно, так как у Пайера не было с собой достаточно длинной веревки, чтобы помочь упавшему выбраться. Пришлось итти за веревкой в лагерь, отстоявший от места приключения довольно далеко. Только через четыре с половиной часа Пайер, прихватив в лагере другого спутника, подошел к трещине. Он нагнулся над зияющей пропастью и прислушался: там не раздавалось ни звука. Только когда он крикнул несколько раз в трещину, донесся слабый визг собаки. Обвязавшись канатом, конец которого Пайер держал в руке, спутник его начал спускаться в трещину и скоро исчез в темноте. К счастью, Цанинович был жив. Оказалось, что он не долетел до конца трещины, задержавшись в ее сужении, образованном небольшим выступом льда. С большим трудом вытащили почти замерзшего Цаниновича, а вслед за ним и собак, которые от радости стали кататься по снегу.

[1] Каюр—вожатый собачьей упряжки.

Между тем наступил уже май, а «Тегетт-гоф» попрежнему стоял неподвижно, скованный льдами. Надежды на освобождение судна окончательно покинули путешественников. Оставался только один путь выбраться из ледяной ловушки — попытаться на шлюпках добраться до Новой Земли. Там можно было встретить русских промышленников, которые оказали бы помощь экспедиции.

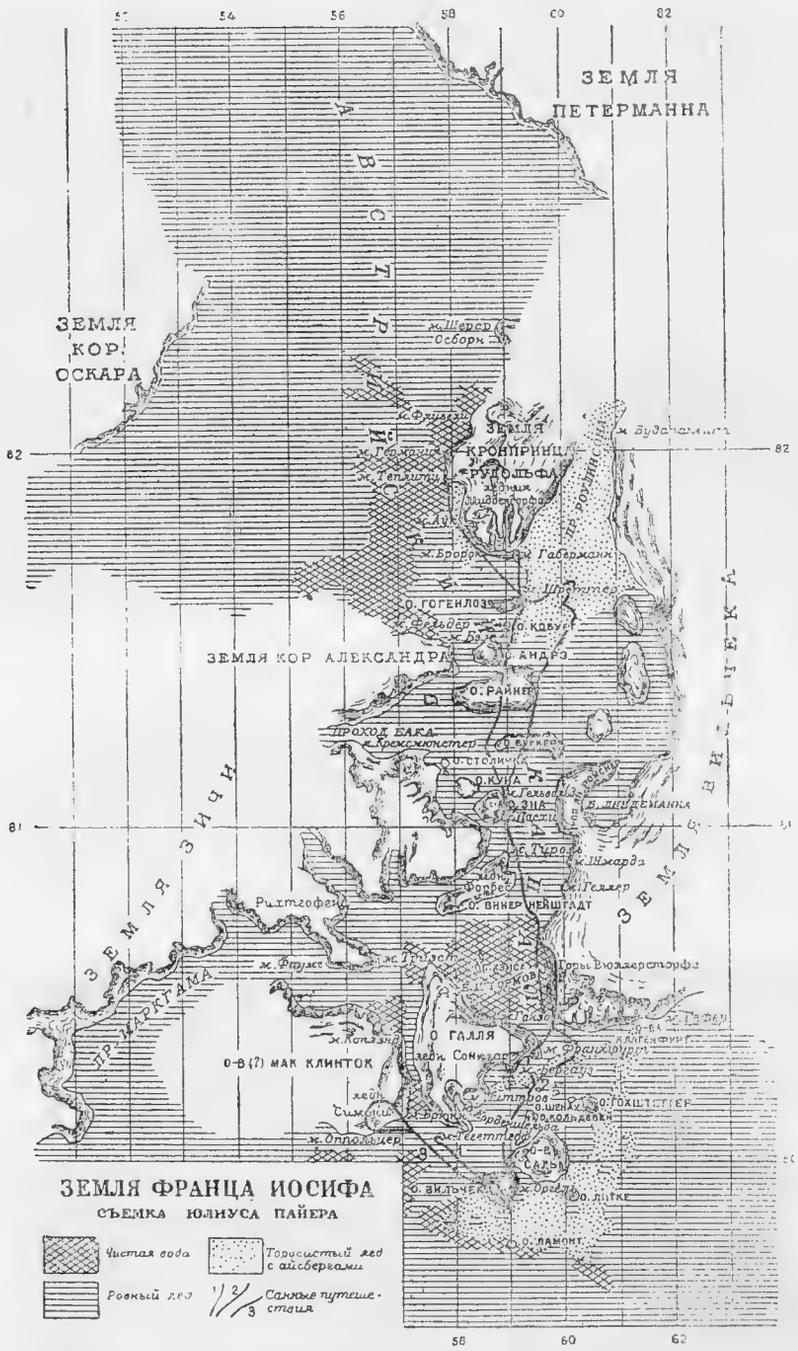
Спешно шла подготовка к далекому и рискованному путешествию. Были отремонтированы четыре шлюпки, которые в начале пути предстояло тащить на санях по льду. Долго обсуждался вопрос, что следует брать с собою из снаряжения и продовольствия. Ведь все надо было тащить на собственных плечах, а потому следовало ограничиться лишь самым необходимым. С другой стороны, длительность перехода заранее нельзя было определить; следовательно, продовольствием надо было запастись на долгое время. Оно состояло главным образом из пеммикана, колбасы с горохом и мясных консервов. Несмотря на жесткую экономию, груз в конце концов набрался порядочный: две с половиной тысячи килограммов продовольствия и две тысячи килограммов снаряжения, не считая шлюпок и саней. С этим грузом двадцать три отважных мореплавателя и пустились в путь, послав последнее «прости» угрюмым скалам Земли Франца-Иосифа и стоявшему возле них судну. Это было 20 мая 1874 года.

Путешествие по пловучим морским льдам — одно из самых трудных. Неровности льда, мягкий подтаявший снег, в котором ноги увязают выше колена, то и дело встречающиеся пространства открытой воды между льдами — все это позволяло продвигаться вперед очень медленно. Напрягая все свои силы, путешественики волоком перетаскивали по льду тяжело нагруженные лодки. День за днем проходил в этой изнуряющей работе, но успех был небольшой. Путники скоро убедились, что весь их труд напрасен, так как южные ветры относили лед назад с той же скоростью, с какой австрийцы шли на юг. В результате за целый месяц им удалось пройти из предстоявших 250 миль только 1,25 мили. Мачты покинутого судна все еще отчетливо виднелись позади. Особенно удручало, что за этот месяц бесплодной работы была съедена третья часть всего продовольствия.

В конце июня во льдах стали появляться разводья, которые путешественники могли переплывать на лодках. Снова появились надежды, но — увы! — как быстро они пришли, так же скоро они исчезли.

В начале июля льды опять сошлись, и путники оказались среди хаоса нагроможденных одна на другую льдин. Воды не было видно нигде. «Если ухудшение нашего положения вообще еще было мыслимо, — пишет Пайер, — то оно случилось теперь, в начале июля». И все же с непоколебимым упор-

Оставление „Тегеттгофа". 20 мая 1874 г.
С картины Обермюллера.



Карта Земли Франца-Иосифа, Ю. Пайера, 1876 г.

ством, шаг за шагом, австрийцы среди лабиринта торосов прокладывали себе путь к югу — туда, где должно было находиться открытое море, а вместе с ним и спасение.

Но тут снова задули южные ветры и стали отгонять льды к северу. Результат оказался тот, что в середине июля незадачливые путники находились всего в расстоянии 15 километров от судна, покинутого два месяца назад. «Отчетливо видели мы обрывы острова Вильчека. Что-то издевающееся было в этих скалах, залитых белым светом полярного дня. Казалось, что после всей этой долгой и несказанно утомительной борьбы со льдом нам оставался один исход: возвращение к судну и третья полярная ночь. Ну, а если не удастся найти судно, то ледяному морю суждено стать нам могилой... Для нас было счастьем тогда, что земля шар и что мы поэтому не могли видеть, какой большой путь по льду нам еще предстоит впереди, прежде чем мы дойдем до открытого моря. Если бы мы были в состоянии обозреть эту ледяную пустыню, мы впали бы в отчаяние». Так вспоминает Пайер о тех мрачных днях экспедиции.

Наконец, во второй половине июля положение улучшилось. Льды временами стало разводить, и путешественники получили возможность передвигаться по каналам и полыньям на шлюпке. Но и эти разводья появились только на короткое время. То и дело льды сжимались, и тогда приходилось вытаскивать лодки и терпеливо ждать появления нового разводья. Средний суточный переход в это время все же составлял уже 4 морские мили.

15 августа было радостным днем для экспедиции — днем освобождения изо льдов. Полыньи становились все шире и шире.

Появилась зыбь. Наконец, показалась и кромка льдов, а за нею — безграничная ширь открытого моря. «При виде волнующегося моря, — писал Пайер, — нам казалось, что мы вышли из темной, холодной гробницы для новой жизни. Но, несмотря на всю безумную радость, охватившую нас при мысли о нашем освобождении, все же мы не могли без боли подумать о том, что нам теперь навсегда предстоит проститься с застывшим полярным царством, с царством льдов, которые сверкали позади нас во всей ослепительной красоте».

Эти последние слова Пайера очень характерны. Полярные страны властно влекут к се-

бе человека, раз побывавшего в них, даже если это пребывание было связано с тяжелыми лишениями.

Выйдя в открытое море, путешественники взяли курс на Новую Землю. Погода стояла маловетреная, и почти весь путь пришлось сделать на веслах. В ночь с 17 на 18 августа пристали к мысу Черному на Новой Земле. Это была первая земля, на которую путники ступили после трехмесячного скитания по морскому льду.

23 августа экспедиция достигла мыса Бритвина на южном острове Новой Земли. К тому времени продовольствия оставалось только на десять дней. Но избавление было уже близко. Неожиданно путешественники увидели в бухте Пуховой стоявшие на якоре две русские промысловые шхуны. Одной из них, шхуной «Николай», командовал промышленник Ф. Воронин, который рассказывает следующее о спасении австрийцев: «В тот год я запоздал промыслами и только в конце августа вышел из Малых Кармакул в Архангельск. Лишь только мы вышли в море, как увидели под берегом четыре шлюпки, на которых было много народу и с которых нам подавали сигналы. Подойдя к шлюпкам, мы увидели, что это были иностранцы, потерпевшие крушение. Разместившись на судне, они обогрелись и ожили». На шхуне «Николай» австрийская экспедиция была доставлена в Варде.

В 1930 году норвежский геолог Гуннар Хорн выпустил книгу о Земле Франца-Иосифа, в которой он утверждает, что архипелаг открыт не австрийцами, а норвежскими промышленниками Реннбеком и Айдиерви в 1865 году. Свое утверждение Хорн основывает исключительно на рассказах норвежских промышленников, ибо почти все старые судовые журналы, хранившиеся в Северной Норвегии, сгорели во время пожара за несколько лет до выхода в свет книги Хорна. Попытка Хорна приписать открытие Земли Франца-Иосифа норвежцам основывается на столь шатких данных, что к ней нельзя относиться серьезно. Следует отметить, что современник упомянутых двух норвежских промышленников, якобы открывших Землю Франца-Иосифа, известный норвежский ученый Х. Мон, чрезвычайно интересовался всеми плаваниями норвежских зверобоев в арктических водах и сделанными ими открытиями. Мон изучал эти плавания по оригинальным судовым журналам (позже сгоревшим) и написал о них несколько очень ценных и важных для истории географии статей, но об открытии Земли Франца-Иосифа не говорит в них ни слова. Если среди норвежских промышленников действительно шла молва об открытии Реннбеком Земли Франца-Иосифа, то она не могла не дойти до Мона, и тот, несомненно, проверил бы этот слух по документальным данным, то-есть судовым журналам. Утверждение Хорна явно не имеет под собой никакой почвы и даже не может служить объектом исторических спекуляций, как, например, плавание голландского китолова Роуля около 1675 года, который, быть может, и был на Земле Франца-Иосифа.

ЛИТЕРАТУРА

Кропоткин П. А., Экспедиция для исследования русских морей, СПб., 1871.
Payer J., Die österreichisch-ungarische Nordpol-Expedition, Wien, 1876. Сокращенный русский перевод книги Ю. Пайера был издан под названием „725 дней во льдах Арктики“ Издательством Главсевморпути (Л., 1935).

Встреча с русской шлюпкой. 24 августа 1874 г.
С гравюры из первого венского издания книги Пайера.

БАРЕНЦОВО МОРЕ

Баренцово море издавна привлекало к себе внимание ученых исследователей. Интерес к этому морю вызывался главным образом входящим в него с запада мощным потоком теплых атлантических вод, так называемым Нордкапским течением, являющимся ветвью Атлантического течения (неправильно называемого также Гольфстримом). Нордкапское течение оказывает сильнейшее влияние как на климат Баренцова моря и северной Европы, так и на живую природу моря, обусловливая наличие в нем богатой промысловой фауны.

Предположение, что ветвь Атлантического течения проникает в Баренцово море и доходит до самых берегов Новой Земли, было впервые высказано в 1848 году немецким метеорологом Дове. Свое заключение он основывал на сравнительно очень высоких температурах воздуха, которые Пахтусов и Циволька наблюдали в Маточкином Шаре и Мелкой губе. Более обстоятельно развил эту мысль географ А. Петерман в 1870 году.

В том же году русский академик А. Миддендорф сделал первую попытку проследить в Баренцовом море проникновение теплых атлантических вод на восток.

Вскоре затем Баренцово море стало предметом изучения со стороны специальных экспедиций. Из ранних экспедиций в это море особенно богатые материалы доставлены Норвежской североатлантической экспедицией на «Vöringen» в 1876—1878 годах и голландским судном «Willem Barents», плававшим в Баренцово море семь лет подряд (1878—1884). В южной части Баренцова моря работал ряд других экспедиций, но систематическим изучением моря они не занимались, и добытые ими наблюдения представляют собою разрозненный материал.

Очень важное значение для исследования Баренцова моря имела организация так называемой Мурманской научно-промысловой экспедиции, на которую русским правительством было в течение десяти лет отпущено свыше одного миллиона рублей. Главной целью этой экспедиции, работавшей с 1898 по 1908 год вначале под руководством Н. М. Книповича, а потом Л. Л. Брейтфуса, являлось изучение рыбного промысла в Баренцовом море, преимущественно в водах Мурмана. Для этого надо было прежде всего всесторонне исследовать ту среду, где рыба обитает и находит себе питание, то-есть изучить гидрологию и биологию Баренцова моря.

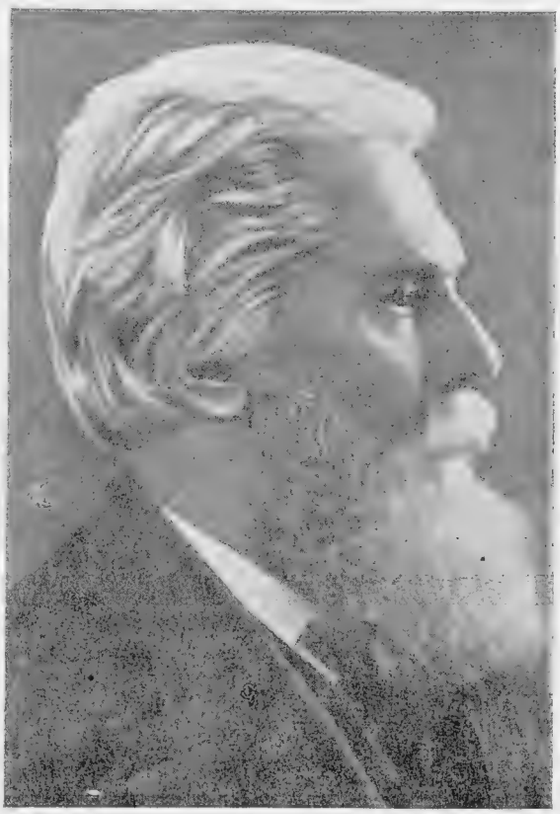
В распоряжении экспедиции находился пароход «Андрей Первозванный» (336 тонн), имевший свою базу в Екатерининской гавани на Мурмане. Работами экспедиции была охвачена только южная часть Баренцова моря (к югу от 76° северной широты), преимущественно к югу от параллели 73° N. Экспедиция за все время своей деятельности выполнила биологические наблюдения в 2000 пунктов, а гидрологические — в 1500. Результатом работ экспедиции явились первая подробная батиметрическая карта [1] и карта течений Баренцова моря.

Исследования экспедиции показали, что количество тепла, несомое Нордкапским течением, колеблется из года в год и что эти колебания влияют на атмосферные условия и на животную жизнь моря.

В 1901 году океанографические исследования в Баренцовом море производил Руал Амундсен с небольшого судна «Gjöa», на котором он позже (в 1903—1906 годах) совершил свое знаменитое плавание Северо-западным проходом из Атлантического океана в Тихий. Добытый Амундсеном весьма обширный материал позже обработал Нансен, сделавший на основании этого материала интересное исследование о происхождении воды, заполняющей глубокие части приатлантических арктических морей.

[1] Карта глубин.

Практическим результатом экспедиционных работ в Баренцовом море, главным образом работ Мурманской научно-промысловой экспедиции, явилось начало траулового лова рыбы. Когда сведения о необычайном рыбном богатстве Баренцова моря дошли до иностранцев, сюда в 1903 году направились первые траулеры. В 1905 году в Баренцовом море появились английские траулеры. Со стороны русских попытки тралового лова в Баренцовом море начались в 1906 году (капитаном Н. Копытовым), но до революции этот промысел производился русскими только в самых жалких размерах. Благодаря вниманию В. И. Ленина мурманский траловый промысел начал резко увеличиваться сразу же после установления на Севере советской власти.



Н. М. Книпович.
(1862 — 1939).

Количество рыбы, добытой траулерами в Баренцовом море за последние шесть лет до первой мировой войны и за первые шесть лет после ликвидации интервенции на Севере, выражается следующими цифрами (в тоннах):

Россия	
1908—1913	512
СССР	
1921—1926 . . .	42 080

Начиная с 1929 года, советский траловый флот в Баренцовом море стал заметно расти (в 1919 году — 12 траулеров, в 1925 году — 19, в 1929 году — 23, в 1935 году — 72, в 1937 году — 80); вместе с тем увеличивается и улов (1930 год — 390 тысяч центнеров, 1932 — 542 тысячи центнеров, 1933 год — 750 тысяч центнеров, 1936 год — 1774 тысячи центнеров, 1937 год — более двух миллионов центнеров).

Начиная с 1931 года, в Баренцовом море, у берегов Мурмана, начал широко развиваться лов сельди.

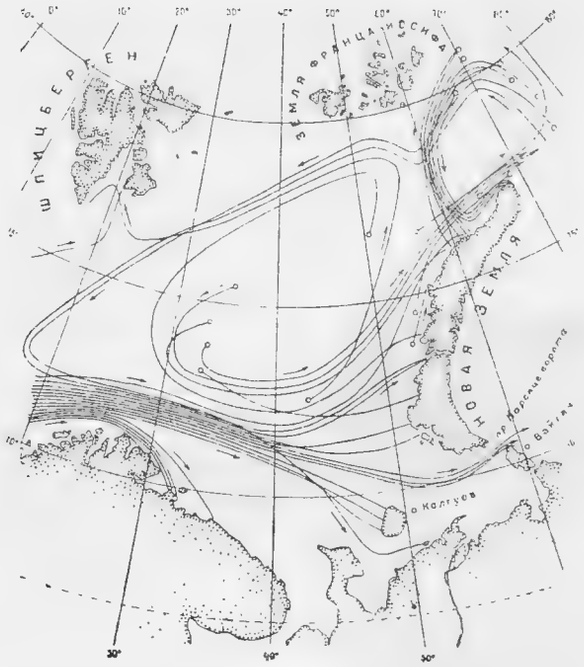
В 1929 году в Баренцовом море было добыто 25 тонн сельди, в 1930 году — 1090, в 1931 году — 22 928, в 1932 году — 29 926, в 1933 году — 67 939, в 1934 году — 90 900, в 1935 году — 93 300. В 1936 и 1937 годах сельдь к Мурману не подходила. В последние годы организован дрифтерный лов сельди в открытом море.

Громадная работа по исследованию Баренцова моря выполнена Мурманской биологической станцией. Раньше она находилась на Соловецких островах, где была устроена в 1881 году по инициативе проф. Н. П. Вагнера. В Екатерининскую гавань на Мурмане станция была переведена в 1899 году, но вследствие недостаточности средств постройка зданий и оборудование лабораторий сильно затянулись, и официально Мурманская биологическая станция открылась только в 1904 году. В 1908 году станция обзавелась собственным судном, специально приспособленным для производства научных работ, — шхуной «А. Ковалевский» водоизмещением в 40 тонн. С этого времени Мурманская станция заняла одно из первых мест в ряду аналогичных русских и зарубежных научных станций.

На Мурманской станции ежегодно работало от пятнадцати до двадцати пяти ученых, которыми еще до 1915 года на основании произведенных здесь исследований было опубликовано до ста печатных трудов. До революции деятельность станции сосредоточивалась в Кольском заливе и прибрежных мурманских водах. С 1921 года район работ станции значительно расширился и охватил все Баренцово море. В работах станции, доставивших ей мировое имя, особенно деятельное участие принимали проф. К. М. Дерюгин и проф. Г. А. Клюге. После революции последний состоял заведующим станцией и жил на ней безвыездно до 1933 года.

Параллельно с Мурманской станцией с 1921 года планомерными исследованиями Баренцова моря занимался Плавучий морской научный институт (ПлавМорНИН), созданный по инициативе В. И. Ленина.

В декрете Совнаркома, подписанном В. И. Лениным, говорится: «В целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, их островов, побережий, имею-



Траектории буев и бутылок в Баренцовом море.

щих в настоящее время государственно-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Пловучий Морской Научный институт с отделениями: биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим». Районом деятельности института Совнарком определил Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и примыкающими к нему побережьями РСФСР, Европы и Азии. Однако вначале деятельность Морского пловучего научного института ограничилась в основном Баренцовым морем и частично Карским и Гренландским, где производились по преимуществу биологические и гидрологические исследования и изучение промысловых рыб.

Позднее ПлавМорНИИН был реорганизован во Всесоюзный научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО). В конце 1933 года Мурманская биологическая станция также была преобразована в филиал ВНИРО — в Полярный институт рыбного хозяйства и океанографии, находящийся в г. Мурманске.

Широкая программа исследовательских работ на Севере, намеченная ленинским декретом о ПлавМорНИИН, легла в основу деятельности Арктического института.

В последнее время взамен Мурманской биологической станции Академия Наук строит новую биологическую станцию на Мурмане, в губе Зеленецкой.

Для производства океанографических работ на Севере ПлавМорНИИН, а затем ВНИРО располагал двумя хорошо оборудованными для таких работ судами («Персей» и «Николай Книпович»).

Океанографическое судно «Персей» (водоизмещением в 550 тонн), построенное в 1922 году, совершило в августе—сентябре 1934 года свой пятидесятый полярный научно-исследовательский рейс, а в 1940 году — семьдесят пятый. До 1941 года «Персей» выполнил восемьдесят четыре экспедиции, во время которых было сделано 5525 океанографических станций. За все время работ в Баренцовом море «Персеем» и «Н. Книповичем» выполнено более 6500 глубоководных гидрологических станций. В 1935 году в Баренцовом море, к югу от 75-й параллели, судами «Н. Книпович» и «Персей», под общим руководством проф. Н. М. Книповича, была выполнена систематическая гидрологическая съемка. Подобная съемка на морях СССР была проведена впервые.

Во время Отечественной войны старейшее исследовательское судно арктического флота «Персей» подверглось бомбардировке немецких самолетов и затонуло у одного из причалов в Кольском заливе.

Как показали работы Мурманской научно-промысловой экспедиции, температура воды в Баренцовом море не остается постоянной из года в год. Изучение этих колебаний имеет очень большое значение, потому что, с одной стороны, от них зависит миграция промысловых рыб, с другой — они оказывают несомненное влияние на состояние погоды в северных и умеренных широтах нашего Союза, а потому и на состояние льдов в западном секторе Советской Арктики. Для изучения колебаний термики Баренцова моря по меридиану Кольского залива производятся систематические наблюдения над температурой воды на разных глубинах. Эти

Шхуна Мурманской биологической станции „Александр Ковалевский".

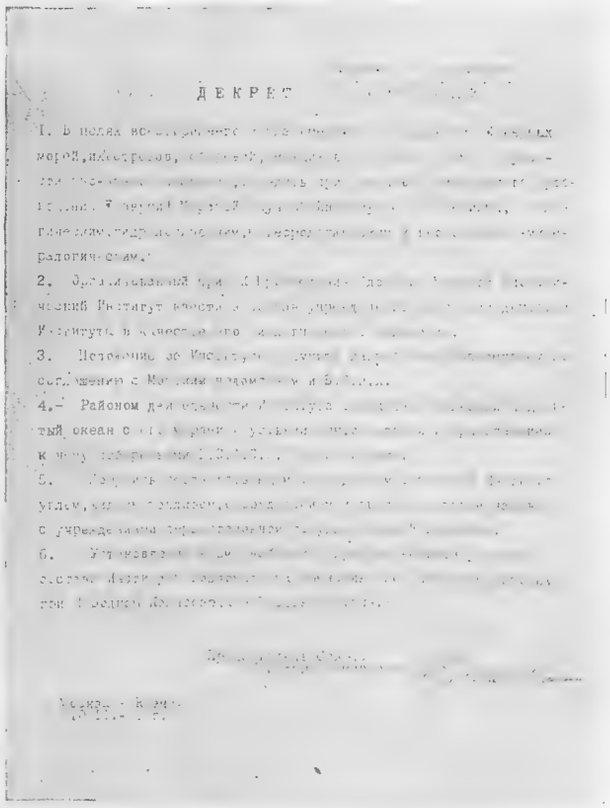
гидрологические разрезы выполнялись до Отечественной войны четыре раза в год, а в некоторые годы и значительно чаще.

В связи с наблюдающейся в последние двадцать лет повышенной температурой воды в Баренцовом море промысловые рыбы атлантического происхождения, в том числе и треска, стали в большом количестве заходить гораздо дальше на восток и северо-восток, чем раньше. Треска подходит теперь в промысловом количестве даже к берегам северного острова Новой Земли, где ее в период работ Мурманской научно-промысловой экспедиции не было (во всяком случае в массовом количестве). В 1937 году большие стаи трески были обнаружены около Русской Гавани и у островов Пахтусова (восточный берег Новой Земли).

Таким образом, в связи с изменением гермики Баренцова моря меняются и места тралового лова рыбы осенью и зимой. «В течение всего нескольких лет, — замечает Н. М. Книпович, — произошло заметное перемещение на восток относительно тепловодных форм, и притом как легкоподвижных стай рыб, так и малоподвижных обитателей дна. В какие-нибудь полтора десятка лет или даже в еще более короткий промежуток времени произошло такое изменение в распределении некоторых представителей морской фауны, какое связывается обыкновенно с представлением о долгих геологических промежутках времени. И произошло это благодаря определенному изменению гидрологических условий — благодаря некоторому повышению температуры воды под влиянием усиленного притока воды теплого течения».

В настоящее время твердо установлено, что потепление испытал не только район Баренцова моря (где это явление было впервые подмечено), но и вся Арктика, в том числе ее центральная часть. Установлена также ближайшая причина потепления Арктики,

Экспедиционное судно ПлавМорНИН „Персей".



ДЕКРЕТ

Декрет Совета Народных Комиссаров за подписью В. И. Ленина о создании Плавучего Морского научного института для изучения Северного Ледовитого океана с его морями и устьями рек, островами и прилегающим к нему побережьем РСФСР в Европе и Азии.

заключающаяся в усилении общей циркуляции атмосферы на земном шаре. Усиление притока теплых атлантических вод в высокие широты есть одно из следствий интенсификации атмосферной циркуляции.

Потепление Арктики отразилось чрезвычайно сильно на ледовом режиме арктических морей: уменьшилось общее количество льда в Арктике, в прибрежной полосе море стало замерзать позже и вскрываться раньше, чем в первой четверти текущего века. В качестве примера можно указать на то, что за последние пять лет в советских окраинных арктических морях площадь льдов в августе в два раза (то-есть примерно на 1 миллион квадратных километров) меньше той площади, какую льды занимали здесь до 1925 года. Переживаемое нами потепление климата Арктики является наиболее сильным колебанием климата земного шара, отмеченным метеорологическими летописями со времени изобретения термометра.

В связи с потеплением Арктики и установившимися весьма благоприятными ледовыми условиями советские суда, начиная с 1927 года, стали ежегодно плавать в крайних север-

В Баренцовом море в дни Отечественной войны.
С картины А. Цейтлина.

ных широтах Баренцова моря. В 1927 году здесь производило океанографические исследования судно Института по изучению Севера «Зарница», а в 1929 и 1930 годах в северных пределах Баренцова моря работали экспедиции Арктического института на «Седове».

В 1931 году судно Океанографического института «Н. Книпович» вышло к западу от Земли Франца-Иосифа в Полярный бассейн, достигло здесь 82° северной широты, а в следующем году это же судно, под начальством Н. Н. Зубова, впервые в истории мореплавания обогнуло с севера весь архипелаг Франца-Иосифа.

Чрезвычайно обширные гидрологические исследования были выполнены в 1935 году в южной части Баренцова моря под руководством проф. Н. М. Книповича. Благодаря интенсивным работам советских экспедиций Баренцово море в настоящее время является одним из наиболее изученных морей.

Почти неисчерпаемые рыбные богатства Баренцова моря побудили и иностранцев предпринять здесь некоторые научные исследования.

В 1930 году норвежская экспедиция на судне «Bratvaag» посетила и впервые исследовала небольшой остров Виктория на западе Баренцова моря. Этот остров был открыт в 1898 году норвежским промышленником Нильсеном. В 1928 году к острову Виктории подходил ледокольный пароход «Седов» (капитан В. И. Воронин), а в 1932 году экспедиционное судно «Н. Книпович» подняло на этом острове советский флаг. Остров Виктории, согласно декрету Совета Народных Комиссаров от 15 апреля 1926 года, является крайним западным владением Советского Союза в Арктике.

В период Отечественной войны Баренцово море, как окраинное, стало ареной разбойничьих диверсий немецкого военного флота. В водах Баренцова моря действовало несколько немецких подводных лодок. Однако происки немецких захватчиков не смогли сорвать работу наших моряков.

В момент, когда фашистская Германия вероломно напала на Советский Союз, на громадном пространстве Баренцова моря было разбросано несколько десятков рыболовецких траулеров. Многие из них находились за 500—600 миль от своих баз. Все они по приказу командования, переданному по радио, благополучно вернулись в свои порты,

несмотря на то, что пиратские суда немцев, базировавшиеся на северное побережье Норвегии и, следовательно, находившиеся в непосредственной близости от коммуникаций и районов промысла тралового флота, предпринимали усиленные попытки перехватить советские траулеры.

Потребность в рыбе, которая является основным продуктом питания на Крайнем Севере, вынудила вскоре возобновить промысел, тем более, что доставка продовольствия в Заполярье была затруднена из-за условий военного времени. Атаки противника на рыболовные суда как в море, так и в портах придали промыслу новый характер. Часть экипажа несла на судах круглосуточную боевую вахту, готовая в любую минуту отразить нападение. До войны траулеры применяли по ночам яркое прожекторное освещение, особенно необходимое при запуске трала и при разделке рыбы. Во время войны все работы производились в темноте, даже при штормах. Матросы спускали и поднимали трал не видя друг друга, рыбу разделывали наощупь.

От ряда районов привычного промысла пришлось временно отказаться. В связи с этим во время войны были освоены некоторые новые районы, считавшиеся ранее непромысловыми. Эти районы изучались и осваивались в ходе самого промысла.

Радиостанции на траулерах молчали из опасения, что враг сможет запеленговать суда. Капитанам приходилось работать без руководства со стороны флагмана, без информации о работе соседних судов, не имея возможности вызвать в случае необходимости инструктора или помощь.

Советские моряки Баренцова моря с честью выдержали все эти испытания. Своим самоотверженным трудом они помогли Советской армии и Военно-Морскому флоту отразить натиск врага на крайнем северном фланге Великой Отечественной войны.

ЛИТЕРАТУРА

Дерюгин К. М., Мурманская биологическая станция 1899—1905, «Труды СПб. общества естествоиспытателей», XXXVIII, вып. 4, 1906.

Зубов Н. Н., Вокруг Земли Франца-Иосифа, М., 1933.

Книпович Н. М., Основы гидрологии Европейского Ледовитого океана. «Записки Русского географического общества по общей географии», XIII, 1906.

Научные работы экспедиции на «Малыгине» в Баренцовом море летом 1928 года, «Труды Института по изучению Севера», вып. 45, 1929.

Научные работы экспедиции на «Красине» в 1928 году, «Труды Института по изучению Севера», вып. 50, 1931.

На траулерах в Баренцовом море. Двадцать пять лет советского тралового флота, Л., 1946.

Мурманская биологическая станция, 1929 г.

ЛЕДОКОЛЫ В АРКТИКЕ

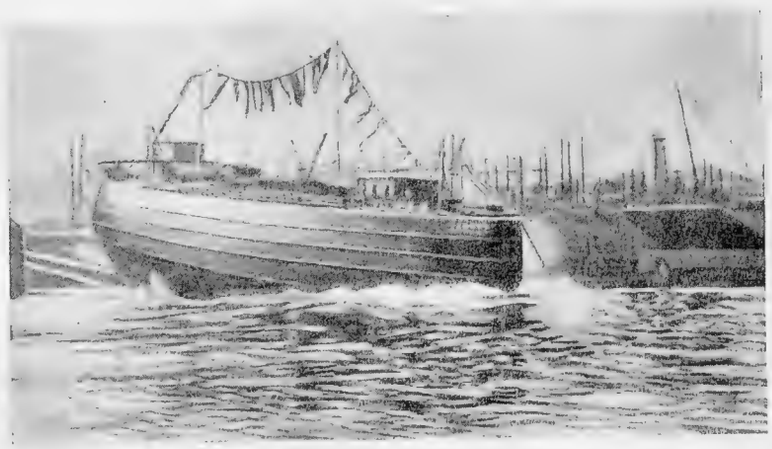
Новый исторический этап в изучении полярных морей и в освоении арктических областей был открыт адмиралом С. О. Макаровым, выдвинувшим в качестве средства для борьбы с полярным льдом мощный ледокол.

Следует отметить, что дело создания ледоколов (то-есть пароходов, ломающих лед) зародилось впервые в России. Еще в 1864 году кронштадтский купец Бритнев срезал у небольшого парохода «Пайлот» носовую часть так, чтобы она могла набегать на лед и обламывать его. «Этот маленький пароход, — отмечал впоследствии С. О. Макаров, — сделал то, что казалось невозможным: он расширил время навигации (от Ленинграда до Кронштадта. — *В. В.)* осенью и зимой на несколько недель». После этого Бритнев построил второй ледокольный пароход — «Бой».

Идея Бритнева стала известна в Европе. Ею воспользовались немцы, купившие у Бритнева чертежи и построившие несколько ледоколов для поддержания круглогодичной навигации в Гамбургском порту. По этому примеру обзавелись ледоколами все порты Балтийского моря. В России были построены портовые ледоколы для Николаева, Владивостока, а также ледокол с двумя кормовыми и одним носовым винтом для обслуживания переправы через озеро Байкал.

Адмирал Макаров, выдающийся флотоводец и знаток корабельного дела, первый предложил строить мощный ледокол для поддержания навигации в северных ледовитых морях.

С помощью ледокола Макаров предполагал произвести научное исследование Ледовитого океана и организовать правильное грузовое пароходное сообщение с Обью и Енисеем. В записке, составленной Макаровым в 1897 году, он утверждал также, что с ледоколом можно «пройти к Северному полюсу и составить карты всех не описанных еще мест Северного Ледовитого океана». В этой записке Макаров отметил, что «содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем».



Спуск на воду ледокола „Ермак", 29 октября 1893 г.

Проект Макарова о возможности бороться с полярным льдом при помощи мощного ледокола встретил резкое осуждение со стороны правительственных кругов. На докладной записке Макарова, представленной в 1897 году, адмирал П. Тыртов, бывший в то время управляющим Морским министерством, наложил категорическую резолюцию:

«Может быть, идея адмирала Макарова и осуществима, но так как она, по моему мнению, никоим образом не может служить на пользу флота, то Морское министерство никоим образом не может оказать содействие адмиралу ни денежными средствами,

ни тем более готовыми судами [1], которыми русский военный флот вовсе не так богат, чтобы жертвовать их для ученых, к тому же проблематических задач».

Идею Макарова горячо поддержал великий ученый Д. И. Менделеев. Впоследствии из-за чисто личных побуждений (Менделеев хотел стать во главе экспедиции, с чем Макаров не соглашался) они разошлись, но даже после размолвки Менделеев продолжал ратовать за применение ледокола для исследования Северного Ледовитого океана.

Благодаря энергии и настойчивости Макарова правительством были ассигнованы средства на постройку пробного ледокола в 6 тысяч тонн водоизмещением, с машиной в 10 тысяч индикаторных сил.

Постройка ледокола, занявшая тридцать месяцев и проходившая под личным наблюдением Макарова, была произведена на заводе Армстронга в Ньюкастле.

Зимою 1898/99 года этот первый в мире мощный ледокол, названный «Ермаком», совершил плавание из Англии в Петербург, а в июне 1899 года выполнил пробное плавание в полярных льдах в районе Шпицбергена. Во время этого плавания, в котором участвовали полярный исследователь геолог Э. Толль и художник Е. И. Столица, «Ермак» доходил на север до 78°,5 N. Во льдах ледокол пробыл только одни сутки.

После первого полярного плавания Макаров пришел к заключению, что для борьбы с полярным льдом корпус ледокола недостаточно крепок. Чтобы сделать необходимые подкрепления, ледокол был немедленно отправлен в Ньюкастль, откуда он через месяц снова вышел к Шпицбергену. 6 августа, перебивая торосистую перемычку, ледокол получил удар в правую скулу, результатом которого оказалась значительная пробоина. Исправив повреждение, Макаров продолжал плавание на север и 14 августа достиг к северу от Шпицбергена широты 81°28′ N, откуда было решено повернуть на юг. За это плавание «Ермак» прошел во льдах 230 миль.

Адмирал С. О. Макаров.
(1848 — 1904).

2 августа, когда «Ермак» находился к северу от Шпицбергена (в широте 81°27′ N и долготе 18°11′ E), участникам экспедиции показалось, что они видят на северо-востоке землю, не показанную на карте. Однако у Макарова не было полной уверенности в том, что это на самом деле земля. «Видели ли мы действительно землю? Думаю, что да, но поручиться за это невозможно», — пишет Макаров в своей книге «Ермак во льдах».

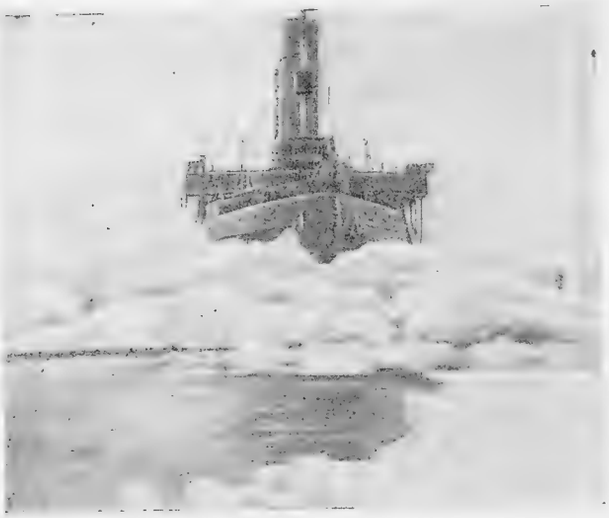
Проблематическая земля, якобы лежащая к западу от Земли Франца-Иосифа и называемая Землей Джиллиса, мерещилась и некоторым другим полярным исследователям. Последующие экспедиции («Италия», 1928; «Красин», 1928; «Садко», 1935) показали, что этой земли не существует.

После первых испытаний «Ермака» в полярных условиях Макаров пришел к убеждению, что хотя ледокол ломает полярный лед весьма успешно, но крепость корпуса недостаточна».

Испытание ледокола в полярных льдах Шпицбергена увеличило число скептиков и противников идеи Макарова. Адмирал Бирилев писал министру финансов С. Ю. Витте, что «Ермак» «совершенно не пригоден не только для проложения пути к полюсу, но даже и для научных операций в более низких широтах».

«Ермак» был отозван в Балтийское море. Зимой 1899/1900 года ледокол занимался освобождением судов, застрявших во льдах, и проводкой их в балтийские порты. При его участии был спасен броненосец «Генерал-адмирал Апраксин», выскочивший в тумане на камни вблизи о. Гогланд. Не будь «Ермака», броненосец несомненно раздавили бы льды.

[1] Для снабжения в пути ледокола углем Макаров хотел использовать один из броненосных крейсеров.



„Ермак" разбивает торосы.
Снимок 1899 г.

Макаров не мог удовлетвориться такой скромной ролью «Ермака». Он предложил ряд изменений, улучшающих его конструкцию. К февралю 1901 года были закончены перестройка носовой части и снятие переднего винта [1].

Макаров продолжал горячо отстаивать правильность своей мысли об использовании ледокола для полярных плаваний. «Говорят, что непоборимы торосы Ледовитого океана. Это ошибка; торосы поборимы; непоборимо лишь людское суеверие», — так с горечью писал он. Все же Макаров должен был признать, что его предположение о возможности пройти на ледоколе типа «Ермак» к полюсу «напролом», было несколько опрометчивым. В своем заключительном слове о результатах первого полярного плавания «Ермака» он говорил: «Мне остается еще высказаться по вопросу о том, можно ли на ледоколе пройти в желаемую часть Ледовитого океана. На это нельзя дать ответа категорического».

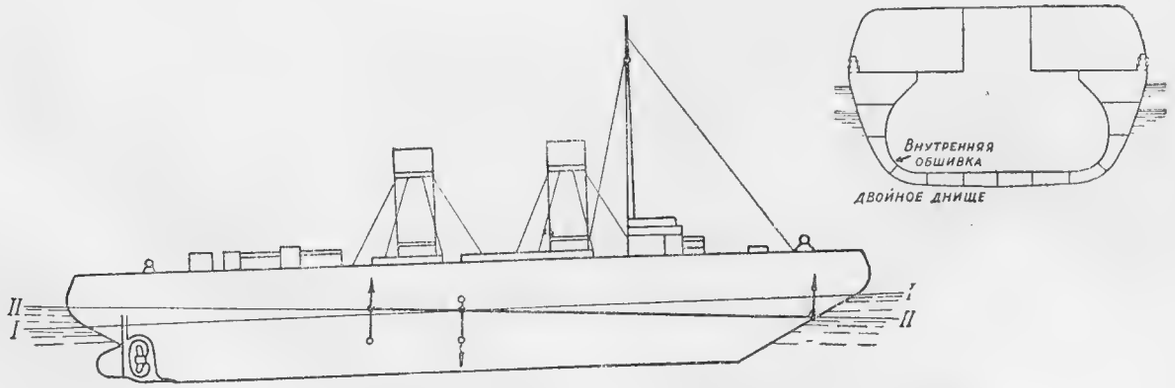
[1] После этого мощность ледокола уменьшилась до 9300 сил.

В 1901 году Макаров, все время упиравший на то, что ледокол выстроен для научных исследований, а не для обслуживания торговли, поднял вопрос об организации новой экспедиции на ледоколе «Ермак» в высокие широты Арктики. Записка Макарова была дана на отзыв председателю Русского географического общества П. П. Семенову-Тянь-Шанскому и адмиралу Н. М. Чихачеву, и оба отнеслись к проекту Макарова отрицательно. Тем не менее министр финансов Витте дал разрешение на экспедицию. Задачей ее ставилось исследование северо-западной части Новой Земли и проход к острову Диксону вокруг мыса Желания. Таким образом, главное желание Макарова — проникнуть на ледоколе в Полярный бассейн — не было одобрено правительством, которое, очевидно, придерживалось точки зрения Чихачева, что «должно быть положительно внушено ледоколу «Ермак» не заходить севернее 78—79° широты».

Перед походом к Новой Земле «Ермак» предварительно зашел на Шпицберген, чтобы доставить людей и грузы градусной экспедиции Академии Наук. Вернувшись со Шпицбергена в Тромсе, «Ермак» 3 июля, выйдя в Баренцово море, взял курс на полуостров Адмиралтейства на Новой Земле.

Лето 1901 года вследствие резкого преобладания западных ветров было в ледовом отношении неблагоприятным для плавания у западных берегов северного острова Новой Земли. 8 июля, примерно в 60 милях к западу от Северной Сульменевой губы, ледокол вошел в лед, но попытки пробиться к Новой Земле не увенчались успехом. Больше того, ледокол попал в ледяную ловушку, из которой смог выбраться только через месяц — 6 августа.

Положение «Ермака» было настолько тяжелым, что участники экспедиции подумывали о зимовке во льдах. Даже Макаров 1 августа записал в своем дневнике: «Мысли о предстоящей зимовке не выходят у меня



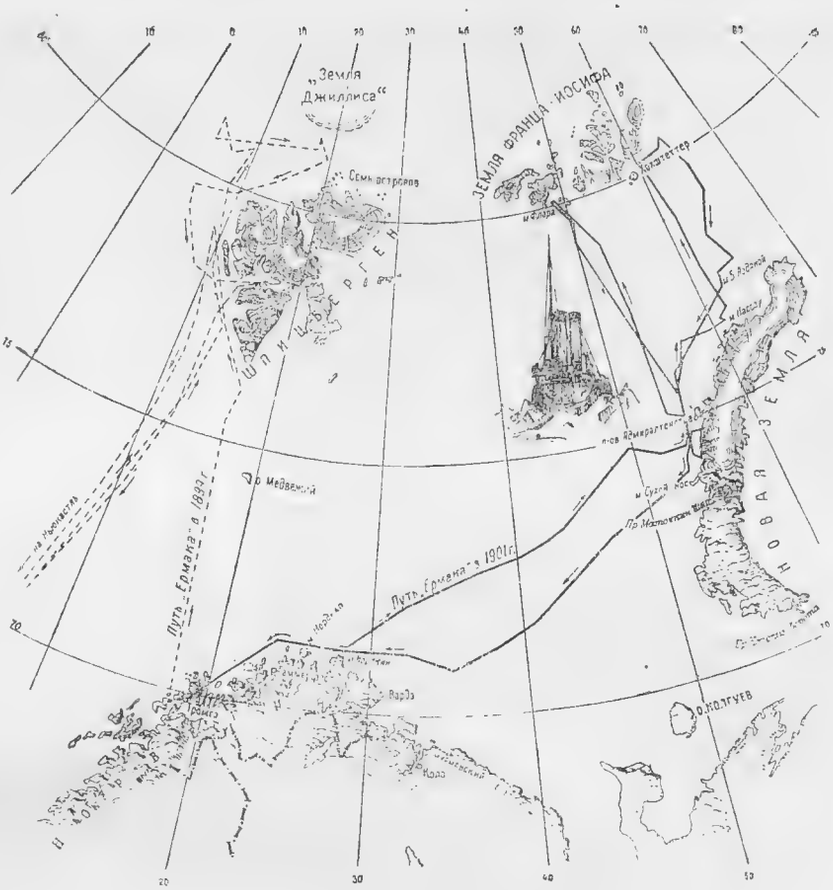
Слева—схема действия ледокола, справа—разрез корпуса ледокола.

из головы». Ввиду тяжелого состояния льдов у Новой Земли было решено после освобождения из ледового плена итти к Земле Франца-Иосифа. 9 августа «Ермак» бросил якорь у мыса Флора, где участники экспедиции высадились на берег. «Ермак» был первым русским судном, посетившим Землю Франца-Иосифа.

От мыса Флора ледокол, произведя океанографические работы в северо-восточной части Баренцова моря, вернулся к Новой Земле. У мыса Нассау тяжелые льды преградили ледоколу путь к северной оконечности Новой Земли. «Ермак» пошел к юго-восточной части Земли Франца-Иосифа, где были посещены острова Гохштеттера.

Макаров описывает юго-восточную часть Земли Франца-Иосифа так: «Вид островов Земли Франца-Иосифа в этом месте был до крайности оригинальный. Видны были лишь отлогие снежные шапки и ни одного кусочка черного берега. Это были плоские сегменты шара, состоявшие из одного лишь снега. У самого юго-восточного острова Литке не было видно ни одной черной точки».

18 августа ледокол опять был у северо-западных берегов Новой Земли, но и на этот раз попытка пройти вокруг мыса Желания не удалась — льды еще более придвинулись к берегам Новой Земли. Экспедиция занялась съемочными и другими научными работами у берегов Новой Земли, между Крестовой губой и полуостровом Адмиралтейства. 29 августа эти работы были закончены, и «Ермак» пошел в Кронштадт.



Плавание ледокола „Ермак" в 1899 и 1901 гг.

Плавание «Ермака» в 1901 году еще больше подорвало доверие к мысли Макарова о применимости ледокола для проникновения в центральную часть Арктики. Месячный плен во льдах у западных берегов Новой Земли, неудавшаяся попытка обогнуть мыс Желания показали достаточно ясно, что возможности «Ермака» в полярных водах сильно ограничены. То, что «Ермаку» удалось дойти до Земли Франца-Иосифа, не могло служить доказательством преимущества ледокола, ибо в том же 1901 году этот архипелаг посетили пять обыкновенных деревянных кораблей[1].

На «Ермаке» как на полярном исследовательском судне был поставлен крест. Преобладавшее в морских кругах мнение о «Ермаке» характеризуют следующие слова из те-

Рисунок из петербургской газеты в связи с приходом „Ермака" на Большой Кронштадтский рейд, март 1899 г.

[1] «Fridtjof», «America», «Capella» (была у мыса Флора на 26 дней раньше «Ермака»), «Grönland» и «Anna».

леграммы адмирала Бирилева министру финансов Витте: «Ермак» возвратился безрезультатно: льды остались непроходимыми, а «Ермак» — негодным судном как по замыслу, так и по исполнению, чтобы совершать полярные плавания и открыть полюс».

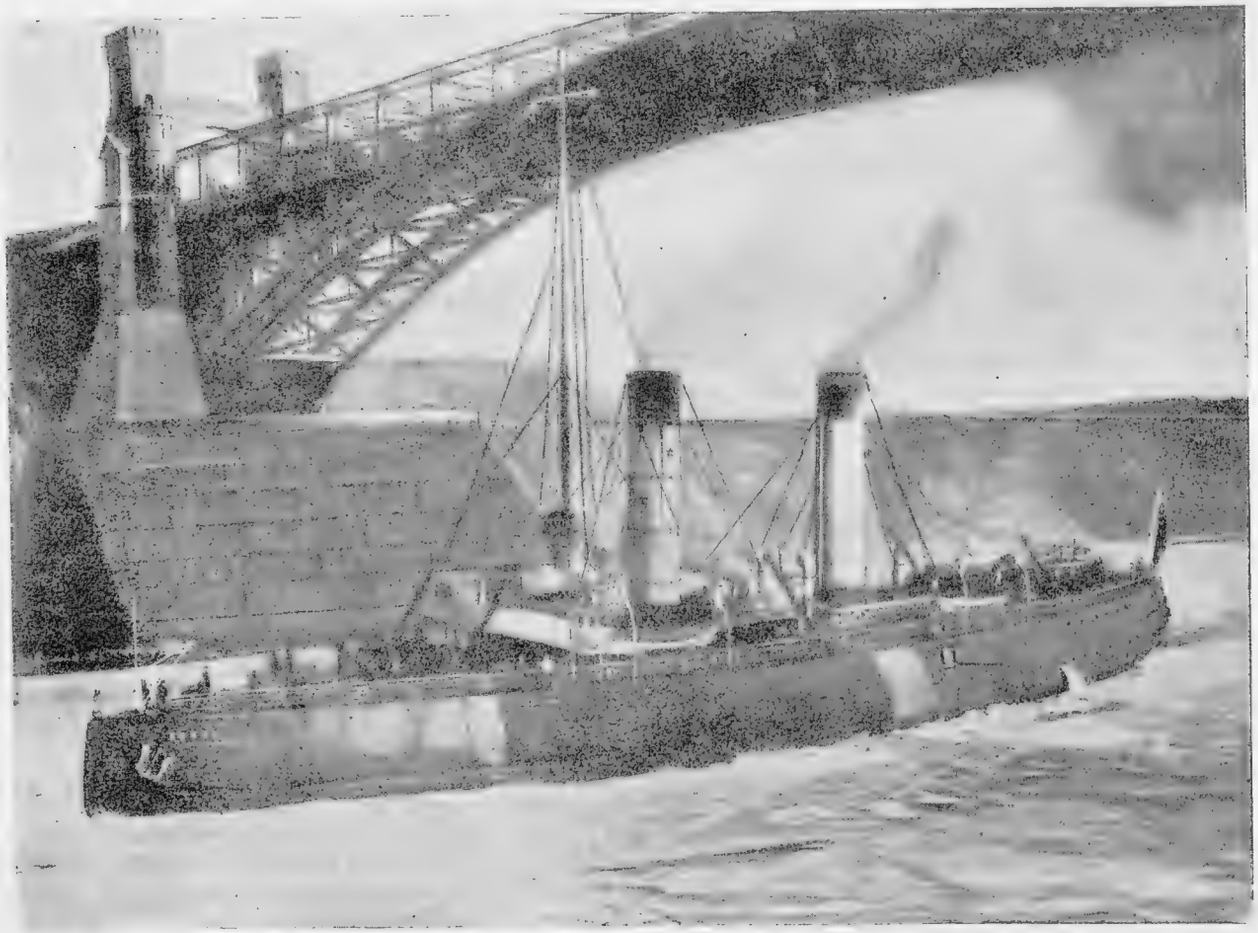
Сам Макаров, однако, не был убежден в непригодности «Ермака» для далеких полярных плаваний и попрежнему настаивал на возможности прохода «Ермака» через Полярный бассейн, правда, уже не путем форсирования льдов, а пользуясь разводьями. «Единственное побуждение, которое толкает меня на Север, есть любовь к науке и желание разъяснить те районы, которые природа скрывает от нас за тяжелыми ледяными преградами», — писал Макаров.

Он вошел с ходатайством в Русское географическое общество, чтобы оно взяло на себя организацию новой экспедиции в Арктику, но общество в этом отказало. В ответ на это Макаров в письме на имя председателя общества заявил, что «если Географическое общество откажется оказать мне чисто идейную поддержку, то оно заслужит справедливый упрек потомства, ибо дело мое остановится и Ледовитый океан останется неисследованным».

Делая этот горький упрек, Макаров был прав. Деятели Географического общества явились могильщиками замечательной мысли Макарова использовать для исследования Ледовитого океана ледокол.

Насколько во времена Макарова идея применения ледоколов в Арктике была скомпрометирована, видно из того, что когда стал вопрос о помощи русскому полярному исследователю Толлю и его товарищам, то предложение Макарова использовать для этого «Ермак» было отклонено комиссией Академии Наук самым решительным образом.

В конце 1901 года с предложением организовать на «Ермаке» экспедицию к Северному полюсу и дальше в Берингов пролив выступил Д. И. Менделеев, изложивший свой проект в докладной записке министру финансов С. Ю. Витте. Менделеев исходил из предположения, что в центральной части



Ледокол „Ермак“ в Кильском канале, 1929 г.

Полярного бассейна летом «по крайней мере половина поверхности должна представлять свободную воду». Мощные льды и торосы Менделеев предполагал взрывать. Кроме того, он имел в виду несколько переделать «Ермак» (перевести на нефтяное отопление). Экспедиции, конечной целью которой являлось завоевание Северного морского пути, Менделеев придавал очень большое значение. Он правильно указывал, что, «помимо большого экономического значения, военно-морская оборона страны должна много выиграть, когда можно будет — без Суэцкого или иных каналов теплых стран — около собственных своих берегов переводить военные суда из Атлантического океана в Великий и обратно».

Менделеев хотел сам возглавить экспедицию на «Ермаке». «Завоевав себе научное имя, — писал Менделеев, — на старости лет, я не страшусь его посрамить, пускаясь в страны Северного полюса». Как и Макарову, царское правительство отказало Менделееву в осуществлении проекта.

Возникает вопрос: были ли правы Макаров и Менделеев, ратуя за широкое применение ледоколов в самых высоких широтах Арктики. Следует признать, что и в настоящее время мощный ледокол еще не сказал своего последнего слова. Если сейчас достаточно ясно, что такой ледокол, как «Ермак», не может пройти далеко в Полярный бассейн, то это не значит, что этого задания не выполнит сверхмощный ледокол, может быть, даже первоначально проектированный Макаровым ледокол в 20 тысяч индикаторных сил.

Во всяком случае Макарову принадлежит великая заслуга инициативы и первого опыта применения ледокола для исследования полярных стран. Плодотворность его идеи проявилась только много лет спустя после его смерти [1] — во время арктических походов советских ледоколов и ледокольных пароходов.

Последнее свое дореволюционное плавание в полярных водах «Ермак» совершил в 1905 году под командой капитана Р. К. Фельмана, когда ледокол должен был конвоировать через Карское море до устья Енисея организованную Министерством путей сообщения экспедицию в составе двадцати двух судов. Это плавание также оказалось неудачным, так как в конце августа, еще до входа в Карское море, «Ермак» сел на шестнадцатифутовую каменную банку около Вайгача, в западном устье Югорского Шара. Чтобы снять ледокол с банки, пришлось разгрузить его, причем большая часть угля была выброшена за борт. Недостаток топлива заставил отказаться от плавания «Ермака» в Карское море, и он вернулся в Кронштадт. В советское время «Ермак» впервые появился в полярных морях в 1934 году, когда он обслуживал карскую операцию и вторую ленскую экспедицию.

Д. И. Менделеев.
(1834 — 1907)

Толчком к увеличению русского ледокольного флота послужила империалистическая война, когда остро стал вопрос об удлинении навигации в Белом море.

В 1917 году в составе русского флота имелись следующие ледоколы: «Святогор» (ныне «Красин») — 10 тысяч индикаторных сил, «Александр Невский» (ныне «Ленин») — 7200 сил, «Микула Селянинович» — 8 тысяч сил, ледорез «Канада» (ныне «Литке») — 7 тысяч сил, «Козьма Минин» — 6500 сил, «Пожарский» (позднее «Макаров») — 6500 сил и «Илья Муромец» — 4200 сил [2]. Некоторые из названных ледоколов совершили плавания в арктических водах. Но ни одно из этих плаваний не имело целью производство научно-

[1] Макаров погиб в русско-японскую войну во время взрыва броненосца «Петропавловск» 13 апреля 1904 года.

[2] Сюда не вошли ледокольные пароходы.

исследовательских работ, а все они преследовали специальные задачи.

Памятным событием в истории советского ледокольного флота является операция по выводу из льдов ледокольного парохода «Соловей Будимирович» ранней весной 1920 года.

Накануне своего разгрома белогвардейское «правительство Севера России» отправило ледокольный пароход «Соловей Будимирович» (позднее «Малыгин») в Чешскую губу, в устье реки Индиги, с целью вывоза оттуда в Мурманск груза мяса. В начале февраля «Соловей Будимирович» был затерт во льдах у Святого Носа Тиманского, откуда его вынесло в Печорское море. Быстро продрейфовав через Карские ворота, «Соловей Будимирович» 16 февраля оказался в Карском море, где он стал медленно дрейфовать на север. Так как при отправке судна на длительный ледовый дрейф не рассчитывали, то на ледоколе не имелось ни достаточного запаса угля, ни продовольствия. Серьезность положения усугублялась тем, что на борту «Соловья Будимировича» находились пассажиры, в том числе женщины.

Для оказания помощи затертому во льдах «Соловью Будимировичу» советское правительство в начале лета отправило два ледокола: из Архангельска — ледорез «III Интернационал» (ранее «Канада», теперь «Литке») и из Англии — «Святогор» (ныне «Красин») [1]. Следует отметить при этом, что за выдачу «Святогора» английское правительство потребовало 20 тысяч фунтов стерлингов.

Командовал ледоколом «Святогор» известный полярный капитан, сподвижник Ф. Нансена — Отто Свердруп. 19 июня «Святогор» без затруднений подошел к «Соловью Будимировичу», которого к этому времени отдрейфовало в Карском море до широты 72°25′ N. Почти одновременно со «Святогором» подошел и «III Интернационал», под проводкой которого «Соловей Будимирович» и был доставлен в Архангельск.

В дальнейшем мощные ледоколы несколько раз конвоировали торговые пароходы через Карское море, а начиная с 1929 года они ежегодно проводят суда карской операции. В 1933 году ледоколы стали обслуживать грузовые пароходы, идущие в устье Лены, а с 1935 года дежурные ледоколы работают по всей трассе Северного морского пути.

Незабываемую страницу в историю советского мореплавания вписал арктический поход ледокола «Красин» в 1928 году.

В конце мая 1928 года от итальянской экспедиции Нобиле, вылетевшей на дирижабле «Италия» к Северному полюсу, перестали поступать известия. Последнее радио с дирижабля было получено 25 мая. Проходил день за днем, а полярная пустыня молчала. Стало очевидным, что с «Италией» приключилось что-то неладное, может быть катастрофа, и возник вопрос об оказании итальянцам помощи.

При Осоавиахиме СССР был организован Комитет помощи дирижаблю «Италия», на своем заседании 5 июня постановивший отправить поисковую экспедицию на ледокольном пароходе «Малыгин» под начальством проф. В. Ю. Визе. Место катастрофы «Италии» в то время еще не было известно, и поэтому задачей «Малыгину» ставилась разведка, которая должна была производиться на самолете в районе между северным островом Новой Земли и Землей Франца-Иосифа. Когда, несколько дней спустя, стало известно, что экипаж «Италии» терпит бедствие недалеко от острова Фойн (к северу от Шпицбергена), для оказания помощи Нобиле и его спутникам был отправлен ледокол «Красин».

Согласно выработанному плану, «Красин» должен был пройти к месту катастрофы с западной стороны Шпицбергена, тогда как «Малыгину» ставилась теперь задача проникнуть возможно дальше на север к востоку от Шпицбергена и связаться с итальянцами при помощи небольшого одномоторного самолета «Ю-13», который пилотировал летчик М. С. Бабушкин.

Своего задания ледокольный пароход «Малыгин», принимая во внимание раннее время года (вторая половина июня и первая половина июля), конечно, не мог выполнить, ибо ледовые условия к востоку от Шпицбергена в начале лета очень тяжелы, а радиус действия самолета «Ю-13» был весьма ограничен. Совершенно иные ледовые условия наблюдаются у западных берегов Шпицбергена, где даже обыкновенные суда могут

[1] Покидая Северный край осенью 1919 года, интервенты увели с собой три ледокола — «Минин», «Святогор» и «Александр Невский».

„Ермак“ помогает броненосцу „Генерал-адмирал Апраксин“ сойти с камней у Гогланда, апрель 1900 г.

Ледокол „Красин“ у берегов Новой Земли зимой 1933 г.

доходить до 80-й параллели. Такая разница в ледовых условиях к западу и к востоку от Шпицбергена, составляющая нормальное явление, наблюдалась и летом 1928 года.

«Красин» встретил на севере первый лед в широте 80°08′ N, тогда как «Малыгин» вошел в лед уже в широте 75°55′ N, то-есть на 465 километров южнее. К северу от Шпицбергена льды оказались настолько тяжелыми, что ни одному обычному судну не удалось пробиться через них к месту катастрофы дирижабля. Здесь «Красину» представился случай блестяще доказать все преимущества, которые в условиях тяжелого полярного плавания имеет ледокол. 12 июля в широте 80°38′ N и долготе 29°13′ E «Красин» подошел к льдине, где находились потерпевшие крушение итальянцы (льдину разыскал летчик Б. Г. Чухновский на самолете, стартовавшем с борта «Красина»), и взял их на борт. «Малыгин» в это время находился к востоку от Шпицбергена, в широте 79° N.

«Красин», сдав спасенных с «Италии» на итальянский пароход «Читта-ди-Милано», отправился в Норвегию, откуда 26 августа снова вышел на север для розыска той группы людей с «Италии», судьба которой оставалась еще не известной. 17 сентября «Красин» достиг к северу от Шпицбергена широты 81°47′ N и затем взял курс на Землю Франца-Иосифа. На южном берегу этого архипелага, на мысе Ниль, была сделана высадка, и 22 сентября на Земле Франца-Иосифа впервые развевался советский флаг. На мысе Ниль были оставлены материалы для постройки небольшого домика, а также запас продовольствия. 26 сентября «Красин» снова был в Норвегии и 4 октября пришвартовался к набережной лейтенанта Шмидта в Ленинграде.

Арктический поход «Красина» в 1928 году, выполненный с замечательной четкостью, блестяще доказал, насколько полезно применение ледокола при плавании в водах Арктики. Та атмосфера недоверия к ледоколу, которая явилась результатом малоудачных полярных плаваний «Ермака» в 1899 и 1901 годах, рассеялась, как дым.

Опасность стала грозить с другой стороны: многие начали переоценивать возможности ледокола и полагали, что ледокол типа «Красин» в состоянии дойти чуть ли не до полюса. Это, конечно, преувеличение. Но в том, что ледокол является могущественным средством для исследования в пограничной зоне полярных льдов, в настоящее время никакого сомнения быть уже не может. Все

Спуск на воду флагманского судна арктического флота ледокола „И. Сталин".

последовавшие после 1928 года плавания советских ледоколов в Арктике подтвердили это в полной мере. В 1938 году «Ермак» поставил рекорд свободного плавания на север, достигнув на меридиане 138°22′ E широты 83°06′ N. Благодаря применению ледоколов на наших глазах была осуществлена «несбыточная» мечта столетий: Северный морской путь превращен в нормально работающую транспортную артерию. Выстроенные в 1938 году на советских верфях ледоколы «И. Сталин» и «Л. Каганович» и вошедшие в строй несколько позже ледоколы «А. Микоян» и «В. Молотов» окончательно закрепили эту большую победу социалистического государства [1].

При помощи ледоколов удалось подойти если не к разрешению, то к освещению вопроса о плавании в арктических морях в зимнее время. В досоветское время такой вопрос вовсе и не поднимался. Первое зимнее арктическое плавание совершил ледокол «Красин». В марте 1932 года этот ледокол ходил в крайнюю восточную часть Печорского моря, чтобы высвободить оттуда оставшийся без угля ледокол «Ленин». Особенно большой интерес представляет другое зимнее плавание «Красина» — к Новой Земле в 1933 году, когда впервые в истории северная оконечность Новой Земли была достигнута зимой. Целью этого рейса было оказание срочной продовольственной помощи промысловым становищам на западном берегу северного острова. «Красин» под командой капитана Я. П. Легздина вышел из Мурманска 17 марта. В широте 72°10′ N и восточной долготе 46°10′ ледокол вошел в лед и 22 марта врезался в береговой припай бухты Садовского у полуострова Адмиралтейства, где были выполнены грузовые операции. В дальнейшем «Красин» посетил губу Архангельскую и Русскую Гавань и 5 апреля прибыл к мысу Желания. На обратном пути ледокол заходил в Крестовую губу и в Маточкин Шар.

В телеграмме, адресованной начальнику экспедиции Шевелеву и капитану «Красина» Легздину, товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов и Микоян писали:

«Задание правительства по оказанию помощи зимовщикам и промышленникам на Новой Земле, несмотря на тяжелые ледовые условия, выполнено вами раньше установленного срока, что свидетельствует о большевист-

[1] Во время Великой Отечественной войны советский ледокольный флот пополнился рядом ледоколов,

ской энергии и настойчивости моряков «Красина» и его летного состава. Поздравляем участников экспедиции с успешным завершением ответственного ледового похода».

Чрезвычайно большой интерес представляет плавание ледокола «И. Сталин» в Гренландское море зимой 1939/40 года. Целью этого плавания, выполненного под командованием капитана М. П. Белоусова, был вывод из льдов ледокольного парохода «Седов», заканчивавшего свой исторический дрейф из моря Лаптевых в Гренландское море.

«И. Сталин» вышел из Мурманска 15 декабря 1939 года и 23 декабря к западу от Шпицбергена, в широте 79°40′ N и долготе 6°20′ E, вошел в лед. В широте 80°06′ N ледокол подошел к кромке сплоченного десятибалльного льда. Убедившись, что «Седову» опасность не грозит, ледокол для бункеровки углем и пополнения запаса пресной воды повернул в Баренцбург. 1 января 1940 года «И. Сталин» снова вышел в море и 3 января достиг широты 80°42′ N — рекордной для свободного плавания полярной ночью. 13 января ледокол подошел к «Седову» (примерно в широте 80°40′ N), причем на подходе к дрейфующему судну «И. Сталин» вынужден был форсировать перемычки хотя и взломанного, но мощного пакового льда.

На другой день радио принесло команде ледокола «И. Сталин» благодарность товарищей Сталина и Молотова за блестящее выполнение первой части задания по выводу ледокола «Седов» из льдов Гренландского моря.

24 января 1940 года оба корабля прибыли в Мурманск.

Успех перечисленных зимних ледокольных рейсов в известной степени следует объяснить установившимися в последние двадцать пять лет аномально легкими ледовыми условиями в северных морях. Однако нельзя не признать, что эти рейсы являются вместе с тем еще одним блестящим доказательством того, что применение ледоколов расширяет в невиданных доселе размерах сроки и возможности навигации в арктических водах.

Идея создания ледоколов исходила из принципа активного плавания, активной борьбы со льдом, в то время как на всем протяжении истории с древнейших времен до создания «Ермака» мореплаватели лишь приспосабливались ко льдам, выбирали слабые места, плавали пассивно. Принцип активного плавания в полярных льдах, впервые осуществленный Макаровым, знаменовал собою начало новой эры в освоении арктических морей с применением вполне современной техники. В полной мере этот принцип осуществил советский ледокольный флот.

«Непобедимое суеверие», о котором в 1899 году писал Макаров, в конце концов оказалось побежденным.

ЛИТЕРАТУРА

Макаров С. О., «Ермак» во льдах, СПб., 1901.
С. О. Макаров и завоевание Арктики, Л.—М., 1943.

Книга С. О. Макарова.

КАРСКОЕ МОРЕ

Контуры южного берега Карского моря впервые были более или менее точно положены на карту участниками Великой северной экспедиции. В дальнейшем русские гидрографы затратили немало труда на уточнение карты этих берегов. Штурманы Иванов и Рагозин работали в 1824—1828 годах над описью берега от Печоры до Ямала включительно. В 1827 году Иванов совершил плавание из Обдорска до северо-восточного мыса Ямала. Здесь он обнаружил знак («делан из земли в виде конуса»), когда-то поставленный командой Овцына для нужд экспедиции Малыгина. Определив положение этого мыса астрономически, Иванов вернулся в Обдорск.

В 1881 году гидрографическая экспедиция под начальством Моисеева работала по описи Обской губы. Морское министерство относилось вначале чрезвычайно скептически к гидрографическому изучению Карского моря, указывая на то, что при свободном от льда Карском море суда и при существующих картах могут пройти до Обской губы, при наличии же льда «никакие денежные средства, потраченные на исследование Карского моря, не дадут других результатов, как только трату средств и времени» [1].

Аналогичные суждения высказал позже и известный географ Ю. М. Шокальский [2]: «Все эти затраты и усилия будут сделаны в виду навигации, продолжительность которой, на основании примеров, вряд ли можно положить более шести недель; следовательно, более одного рейса туда и обратно, в самом счастливом случае, судам из Европы сделать никак не придется. Все это вместе приводит к заключению, что большого торгового движения на этом пути вряд ли можно ожидать и потому значительных затрат на него делать не стоит — слишком мало вероятия, что они окупятся. Быть может, время от времени и будут пользоваться этим путем, но вряд ли целесообразно возлагать на него все надежды для будущего экономического и культурного развития края».

Впоследствии Ю. М. Шокальский изменил свой ошибочный взгляд и признал значение северного морского пути в устья западносибирских рек.

Интенсивная работа по съемке берегов Карского моря началась с 1894 года, когда была учреждена Гидрографическая экспедиция для изучения устьев рек Оби и Енисея и части Карского моря. Эта экспедиция, руководившаяся А. И. Вилькицким, произвела в 1894—1897 годах опись Обской губы и Енисейского залива. В 1898 году эта экспедиция была реорганизована в Гидрографическую экспедицию Северного Ледовитого океана, и с этого времени на берегах Карского моря для нужд мореплавания было поставлено много опознавательных знаков. В 1898—1901 годах экспедицией Северного Ледовитого океана руководил А. И. Вилькицкий, в 1902 году — А. И. Варнек и в 1903—1904 годах — Ф. К. Дриженко.

После первой мировой войны гидрографические работы в Карском море возобновились в 1918 году, причем они сосредоточивались главным образом в районе Оби и Енисея.

Обратимся теперь к важнейшим плаваниям, совершенным в Карском море после Великой северной экспедиции. Первым из них было плавание лейтенанта П. П. Крузенштерна [3], предпринятое по инициативе и на средства известного ревнителя Севера М. К. Сидорова в 1862 году. Крузенштерн вышел из устья Печоры на двух судах — шхуне «Ермак» (150 тонн) [4] и яхте «Эмбрио» (17 тонн).

[1] Из отношения управляющего Морским министерством генерал-адъютанта И. Шестакова 13/25 июня 1884 года.

[2] «Морской сборник», 1892.

[3] Внук известного кругосветного мореплавателя И. Ф. Крузенштерна.

[4] «Ермак», построенный в Сороках на Белом море, еще раньше сделал три неудачные попытки пройти Карское море. В 1844 году, выйдя из Сорок слишком поздно (30 августа), он дошел только до Мезе-

В конце августа суда были окружены у восточного входа в Югорский Шар сплоченными льдами. Маленькой «Эмбрио» удалось выскользнуть из ледяных объятий, и 25 сентября она вернулась в устье Печоры, «Ермака» же окончательно затерло, и вместе со льдами он стал дрейфовать на восток, к берегам Ямала, которые открылись мореплавателям 7 сентября. Начались сильнейшие напоры льдов, и мореплаватели, со дня на день ожидавшие гибели шхуны, вынесли продовольствие и походное снаряжение на лед. Вследствие непрекращавшихся давлений льда в судне появилась большая течь, трюм залило, и 19 сентября путешественники должны были покинуть судно. Это было в широте 69°57′ N и восточной долготе 66°02′.

Ю. М. Шокальский.
(1855 – 1940).

Было решено добраться до берега Ямала. Передвижение по торосистому осеннему льду оказалось очень тяжелым. Волочить по этому льду шлюпку было невозможно, и путешественники бросили ее, взвалив поклажу себе на плечи. Покидая судно, на всякий случай захватили с собой водку. На другой же день один из матросов тайком от других решил «выпить с горя» и, мертвецки пьяный, свалился на лед. Тащить на себе этого забулдыгу моряки с «Ермака» не пожелали и оставили матроса там, где он лежал, предварительно раздев его до рубахи «для скорейшего протрезвления». Против всяких ожиданий, матрос уже на следующий день догнал своих товарищей; после этого случая водка в значительной мере потеряла свою притягательную силу.

27 сентября 1862 года путники добрались до Ямала и были чрезвычайно обрадованы, встретив здесь ненцев, которые оказали бедствовавшим морякам полное гостеприимство. Отсюда Крузенштерн и команда на оленях добрались до Обдорска.

Плавание Крузенштерна было, как и почти все предшествующие плавания по Карскому морю, неудачным. Оно дало повод престарелому Литке, с плаваниями которого у Новой Земли мы уже знакомы, еще раз подтвердить свое мнение, что «морское сообщение с Сибирью принадлежит к числу вещей невозможных». Однако уже через несколько лет авторитетному мнению Литке было суждено рассыпаться в прах.

В 1869 году, очень благоприятном в отношении состояния льдов, юго-западную часть Карского моря исходили вдоль и поперек двадцать четыре норвежских промысловых судна. Особенно интересным было плавание Э. Иоганнесена. Уже во второй половине июля он прошел из восточного устья Маточкина Шара до Вайгача, оттуда направился к Ямалу, поднялся вдоль его западных берегов до острова Белого и дальше на север до 75° N, нигде не встретив льдов. В следующем году норвежские суда во множестве пустились в Карское море. Иоганнесен несколько раз пересек море и в начале сентября немного не дошел до острова Диксона. Как и в предыдущем году, Иоганнесен в ряде мест измерил глубину моря, произвел наблюдения над температурой воды, ее цветом, течениями и др. Данная им для юго-западной части моря схема течений в основных чертах подтвердилась дальнейшими исследованиями научных экспедиций.

Проблема освоения Северного морского пути в устья рек Обь и Енисей затрагивала интересы тех торгово-промышленных кругов Европейской России, которые боялись выхода на мировой рынок дешевого сибирского хлеба. Вместе с тем за этот путь горячо ратовали сибирские купцы и капиталисты.

Горячим поборником освоения морского пути к устьям западносибирских рек был сибирский купец М. К. Сидоров. Об установлении морского сообщения с устьями этих рек Сидоров мечтал уже с восемнадцатилет-

---

ии. В следующем году он прошел немного дальше — до устья Индиги. В 1860 году «Ермак» прошел Карские Ворота, но вскоре вернулся из-за позднего времени и недостаточного снаряжения. П. П. Крузенштерн участвовал во всех трех плаваниях, причем в 1860 году он был начальником экспедиции.

П. П. Крузенштерн.
(1834—1871).

него возраста [1]. В 1859 году он подал енисейскому губернатору записку о возможности мореплавания из Европы в Сибирь, но эта записка была оставлена без внимания. Тогда Сидоров поехал в Петербург и представил в Русское географическое общество записку, в которой сообщал о своем намерении отправить на собственные средства судно в устье Енисея и просил снабдить это судно инструкциями для производства научных наблюдений. Вместе с тем Сидоров просил Географическое общество принять две тысячи фунтов стерлингов для того, чтобы премировать этой суммой первый корабль, который войдет с моря в устье Енисея или Оби. Географическое общество по настоянию его вице-председателя Ф. П. Литке отказало Сидорову, ссылаясь на то, что «у нас, русских, еще нет такого моряка, который решился бы плыть морем в устье Енисея» [2]. Денег от Сидорова общество не приняло.

После этого Сидоров сделал такое же представление Вольно-экономическому обществу, но и здесь предложение Сидорова опять провалилось. В отзыве, данном на проект Сидорова, Литке высказал следующее мнение, которое, конечно, не могло не возмутить такого патриота, каким был Сидоров: «Такие экспедиции могут быть успешно снаряжаемы только в Англии, где в последние полвека образовались целые поколения пловцов — специалистов для ледяных морей».

Сидоров все же воспользовался советом Литке и поехал в Англию, где обратился к председателю Лондонского географического общества Р. Мурчисону. При содействии последнего была организована компания, которая должна была в 1863 году отправить на Енисей судно. Дело это, однако, расстроилось из-за грубого обращения енисейского губернатора с представителем компании.

В 1867 году Сидоров подал записку наследнику (будущему царю Александру III) «О средствах вырвать Север России из его бедственного положения». Воспитатель будущего царя, генерал Зиновьев, ответил такой резолюцией: «Так как на Севере постоянные льды, и хлебопашество невозможно, и никакие другие промыслы немыслимы, то, по моему мнению и моих приятелей, необходимо народ удалить с Севера во внутренние страны государства, а вы хлопочете наоборот и объясняете о каком-то Гольфштреме, которого на Севере быть не может. Такие идеи могут проводить только помешанные».

Встречая в русских административных кругах неизменно отрицательное отношение к проекту открытия морского пути в устья сибирских рек, Сидоров едет в 1868 году в Норвегию, где обсуждает вопросы о плавании в Карском море с норвежскими тюленебоями. Здесь же он встречается со шведским ученым и полярным исследователем А. Э. Норденшельдом, которого сразу же глубоко заинтересовывает своими планами. Уже в следующем году Норденшельд пишет Сидорову о своей готовности принять участие в рекогносцировочной экспедиции в устье Енисея. Сидоров немедленно входит в Русское географическое общество с новым предложением: «не признает ли оно полезным воспользоваться предложением и услугами профессора Норденшельда и отдельно или совокупно с Швециею и Норвегиею отправить экспедицию с учеными с обеих сторон». Однако и на этот раз Географическое общество не пошло навстречу Сидорову, указав на то, что «едва ли в настоящее время можно ожидать существенной пользы от подобной экспедиции, в особенности если принять в соображение те существенные расходы, которые она повлекла бы за собой».

После отказа Русского географического общества объявить о назначенной Сидоровым премии в две тысячи фунтов стерлингов для первого корабля, достигшего Оби или Енисея, соответствующее объявление было сделано в заграничных журналах. На это объявление отозвался английский капитан И. Виггинс.

[1] М. К. Сидоров родился в 1823 году.

[2] Ф. Студитский, История открытия морского пути из Европы в сибирские реки, ч. I, СПб., 1883, стр. 48.

В 1874 году он совершил свое первое плавание по Карскому морю. 17 августа его пароход «Диана» был у северного входа в Обскую губу, а несколько дней спустя он достиг долготы 86° E, при широте 76° N, то-есть был восточнее меридиана шхер Минина, которые до этого были пройдены водным путем только один раз (Мининым в 1740 году). «Диана» была первым паровым судном, плававшим в Карском море.

В районе Енисейского залива Виггинс открыл два новых острова, впоследствии названных островом Вилькицкого и островом Шокальского [1].

В последующие годы Виггинс одиннадцать раз проводил торговые пароходы в устье Оби и Енисея, причем только один раз (в 1875 году) не достиг цели; впрочем, в этом году Виггинс плавал на небольшом паруснике и, вследствие позднего времени, повернул обратно еще у острова Колгуева. Таким образом, все без исключения плавания Виггинса в Карском море (в 1874, 1876 [2], 1878, 1884, 1887, 1888, 1889, 1890, 1893 и 1894 годах), имевшие заданием достижение Оби или Енисея, достигли своей цели.

[1] H. Johnson, The life and voyages of Joseph Wiggins, London, 1907, стр. 43, а также Ф. Студитский, История открытия морского пути из Европы в сибирские реки, ч. II, СПб., 1883, стр. 99. Обычно открытие острова Вилькицкого неправильно приписывается Гидрографической экспедиции под начальством А. Вилькицкого (1894—1897).

[2] В 1876 году пароход Виггинса «Темза» был вынужден зазимовать на Енисее в устье Курейки. В следующем году пароход, спускаясь по Енисею, сел на мель в районе Игарки и был оставлен командой.

Норвежское зверобойное судно „Превен".

Капитан И. Виггинс.

Уже после первого своего плавания Виггинс пришел к заключению, что установление регулярного пароходного сообщения между Англией и устьем Оби вполне возможно, а в последующие годы он блестяще доказал справедливость этого положения. Виггинсу пришлось преодолеть не только трудности плавания по неисследованному Карскому морю, но и человеческую косность, ибо, по словам Сидорова, «и из наших соотечественников немногие сочувствовали Виггинсу, да и в Англии было немного таких лиц, которые находили возможным мореплавание в Сибирь».

Работа, проделанная Виггинсом в Карском море, заслуживает тем большего внимания, что в то время, когда плавал Виггинс, не существовало сколько-нибудь приличных морских карт Карского моря, оно было совершенно не обставлено знаками, проводке судов не помогали ледоколы или разведывательные суда, и в распоряжении Виггинса не было ни радио, ни ледовой авиационной разведки, а потому он не мог пользоваться данными службы погоды и ледовых оповещений.

После Виггинса появилась громадная литература (большей частью журнальные статьи и брошюры), доказывавшая возможность торгового мореплавания по Карскому морю.

Успешные плавания норвежцев в Карском море были в должной мере оценены известным шведским полярным исследователем А. Э. Норденшельдом, который еще в 1875 году

организовал собственную экспедицию в это море на средства купца Оскара Диксона. Целью экспедиции являлись как всесторонние научные исследования, так и «разрешение вопроса о возможности правильного морского сообщения между северной Скандинавией и устьями Оби и Енисея».

В экспедиции, осуществленной на зверобойной шхуне «Pröven» (43 тонны), кроме Норденшельда, участвовало четверо ученых. Обследовав вначале западные берега южного острова Новой Земли, экспедиция в последних числах июля прошла через Югорский Шар, направилась к западным берегам Ямала и 12 августа, к северу от Енисейского залива, достигла широты 75°33′ N. Отсюда «Pröven» пошел на юг и 15 августа стал на якорь у небольшого острова при северо-восточном входе в Енисейский залив.

М. К. Сидоров.
(1823—1887).

Бухта, в которой стоял «Pröven», оказалась прекрасной якорной стоянкой. Норденшельд назвал ее гаванью Диксона. Впоследствии это название перешло и на самый остров. «Я надеюсь, что гавань эта, — писал Норденшельд, — ныне пустая, в короткое время превратится в сборное место для множества кораблей, которые будут способствовать сношениям не только между Европой и обским и енисейским речными бассейнами, но и между Европой и северным Китаем».

Норденшельд считал гавань Диксона «лучшей на всем северном берегу Азии».

У острова Диксона Норденшельд покинул судно и возвратился в Швецию сухим путем через Сибирь. «Pröven» же снова пересек Карское море и 26 сентября был в северной Норвегии, с богатыми научными материалами — первыми для Карского моря.

С целью продолжить научные работы в Карском море и опровергнуть высказывавшееся некоторыми мнение, что удачное плавание «Pröven» было только счастливой случайностью, Норденшельд снарядил в следующем году (1876) новую экспедицию. На этот раз был зафрахтован довольно большой транспортный пароход «Ymer» (400 тонн). Необходимые средства были предоставлены главным образом русским капиталистом и выдающимся прогрессивным деятелем Сибири А. Сибиряковым.

Плавание «Ymer» в Карском море прошло так же успешно, как плавание «Pröven». В северной части Енисейского залива был обнаружен большой остров, названный Норденшельдом островом Сибирякова; этот остров — под названием острова Кузькина [1] — был, однако, уже ранее известен русским. Он обозначен еще на карте Исаака Массы, изданной в 1612 году. Экспедиция и на этот раз сделала много ценных научных наблюдений, причем было выяснено, что — в противоположность господствовавшему тогда мнению — Карское море отличается богатой животной жизнью.

Удачные экспедиции Норденшельда в Енисейский залив в 1875—1876 годах рассеяли пессимистический взгляд, который до того времени господствовал в отношении судоходности Карского моря.

Между прочим, пароход «Ymer» доставил в устье Енисея некоторые товары — первые прошедшие Северным морским путем. В этом же году грузы в Енисей (Курейку) были доставлены и Виггинсом на пароходе «Themse», но местными русскими властями, ссылавшимися на отсутствие на нижнем Енисее таможни, они были конфискованы [2]. Таким образом, 1876 год следует считать годом начала пароходных торговых плаваний через Карское море в устье Енисея.

Не умаляя заслуг Норденшельда и Виггинса в деле открытия морского пути в устья

---

[1] Кузька (фамилия его осталась неизвестной) был участником плавания Рахманина в 1780 году по Енисею до его устья, когда Кузька и посетил остров, названный его именем. Кузька провел несколько лет на Енисейском заливе. По словам М. Сидорова, «Кузька был до того уважаем на берегах Енисейского залива мореходами, что товарищи его назвали именем его реку и становье» (Ф. Студитский, История открытия морского пути из Европы в сибирские реки, II, СПб., 1883, стр. 201).

[2] После продолжительных хлопот в Петербурге грузы были освобождены.

западносибирских рек, необходимо констатировать, что инициатором и вдохновителем этого дела был М. К. Сидоров. О своих трудах в этом направлении Сидоров писал в 1882 году следующее: «Считая открытие прохода морем из устьев Оби и Енисея жизненным вопросом для Сибири и имеющим важное государственное значение для всего нашего отечества, я обратил на него все свое внимание... С 1841 года он сделался для меня задачею всей моей жизни, и для решения его я пожертвовал всем своим состоянием, нажитым от золотопромышленности, в 1 700 000 рублей, и даже впал в долги. К сожалению, я не встречал ни в ком сочувствия к своей мысли: на меня смотрели, как на фантазера, который жертвует всем своей несбыточной мечте. Трудна была борьба с общим мнением, но в этой борьбе меня воодушевляла мысль, что если я достигну цели, то мои труды и пожертвования оценит потомство». Деятельность Сидорова была в должной мере оценена только в советское время.

Первые грузы из Енисея (графит, рыба, меха и др.) были вывезены в 1877 году на небольшом парусном судне «Утренняя заря» [1]. Под командой капитана Д. И. Шваненберга «Утренняя заря» вышла из Енисея в море, 24 августа миновала Белый остров (на который была сделана высадка с целью его обследования), прошла Карские Ворота, 11 сентября была в Варде, 23 ноября — в Стокгольме и 1 декабря — у набережной Васильевского острова в Петербурге. Несколько дней спустя Норденшельд послал по этому случаю следующую телеграмму Сидорову, на средства которого парусник совершил свое замечательное плавание: «Да рассеет «Утренняя заря» мрак, который до сих пор препятствовал верному суждению о судоходстве в Сибирь».

Шхуна „Утренняя заря"

«Уважение к нашим морякам до того было велико в Норвегии, Швеции и Финляндии, —

[1] Ранее называлось «Ибис».

Плавание шхуны „Утренняя заря" из Енисея в Петербург в 1877 г.

Экипаж шхуны „Утренняя заря".
На снимке (слева направо) сидят матросы Цыбуленко, Кузик; стоят штурман Мейнвальд, капитан Шваненберг, штурман Нумелин.

писал Сидоров, — что даже дамы, являвшиеся для осмотра шхуны, награждали капитана своими фотографическими карточками и букетами и писали ему стихи о победе, совершенной над грозной стихией». Интересно, что весь экипаж «Утренней зари» состоял только из пяти человек: капитана Шваненберга, двух штурманов и двух матросов — Кузика и Цыбуленко. Подготовляя свою экспедицию, Шваненберг во всех приморских городах России через газеты вызывал матросов, желающих принять участие в плавании, — вызвался один только Кузик. Цыбуленко, который был ссыльным, Шваненберг нашел уже в Сибири. Когда «Утренняя заря» пришла в Кронштадт, на борт ее явился офицер. Шваненберг предполагал, что он пришел поздравить его с благополучным окончанием плавания, но ошибся: офицер пришел арестовать Цыбуленко, который тотчас же был отведен в кронштадтский каземат. Таким было приветствие царского правительства выдающимся мореплавателям. [1].

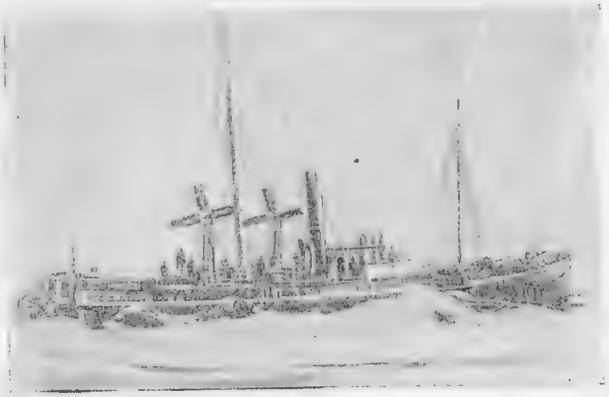
В том же году, когда «Утренняя заря» совершила свое историческое плавание, в реку Обь вошел с моря первый грузовой пароход — «Луиза» — под командованием капитана Х. Даля.

Норвежские зверобойные суда продолжали посещать Карское море, в котором они промышляли весьма удачно. Наиболее интересным было плавание Э. Иоганнесена на шхуне «Nordland» в 1878 году. Он забрался далеко на северо-восток Карского моря, в воды, до этого еще ни разу не посещенные человеком, и 28 августа открыл остров, названный им островом Уединения. Местоположение этого острова Иоганнесен определил координатами 77°31′—77°42′ северной широты и 86° восточной долготы [2].

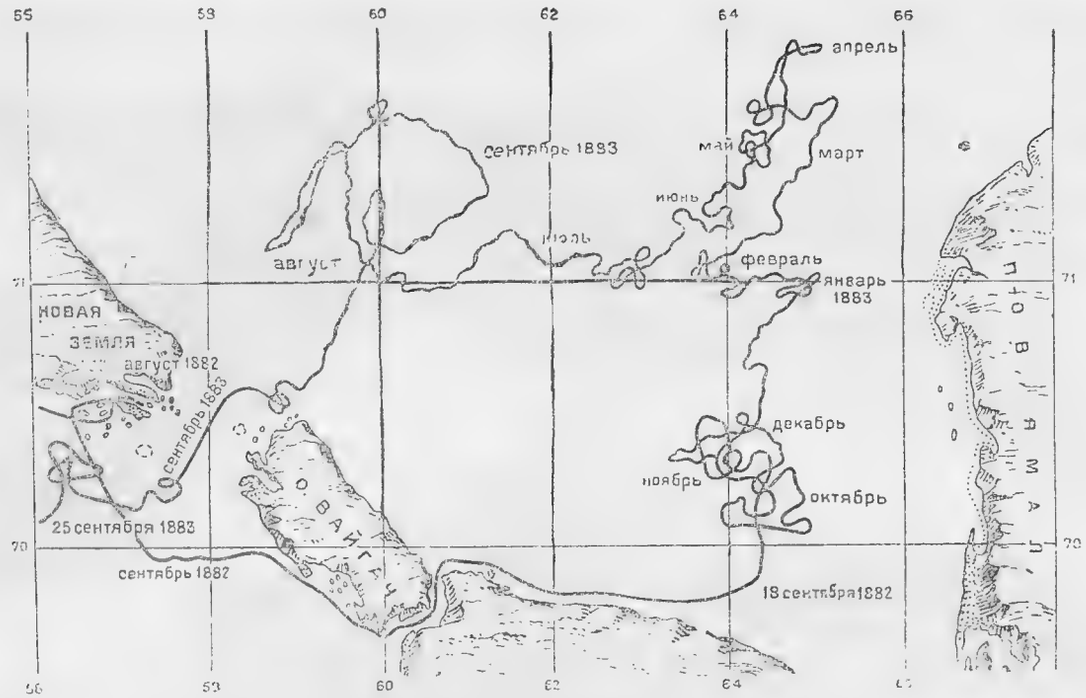
После Иоганнесена остров Уединения был посещен в 1915 году экспедицией на «Эклипсе». В 1930 году «Седов» и в 1932 году «Русанов» тщетно искали этот остров там, где он, по Иоганнесену, должен был находиться. Разгадку дала в 1933 году экспедиция на «Челюскине», которая обнаружила небольшой остров в 50 милях к западу от того места, где Иоганнесен поместил свой остров Уединения. Внешний вид острова хорошо соответствовал описанию, которое дали участники экспедиции на «Эклипсе». Экспедиция на «Белухе», посетившая в 1933 году тот же остров, у которого незадолго до того побывал «Челюскин», и произведшая топографическую съемку, также могла констатировать соответствие с описанием острова, данным экспедицией на «Эклипсе». В 1934 году экспедиции на «Седове» удалось найти на острове Уединения знак, поставленный «Эклипсом» в 1915 году.

[1] Цыбуленко был ранее военным писарем, его сослали в Сибирь за «неповиновение фельдфебелю». Через несколько дней после ареста Цыбуленко был освобожден.

[2] Согласно выполненной впоследствии реставрации прокладки Иоганнесена («Северный морской путь», XII, 1939), открытый им остров находится в 77°30′ северной широты и 82°22′ восточной долготы. Эти координаты весьма близко подходят к определенным астрономически координатам станции на острове Уединения (77°30′ N, 82°12′ E).



„Варна" во льдах Карского моря, 1882 г.



Дрейф „Димфны". 1882—1883 гг.

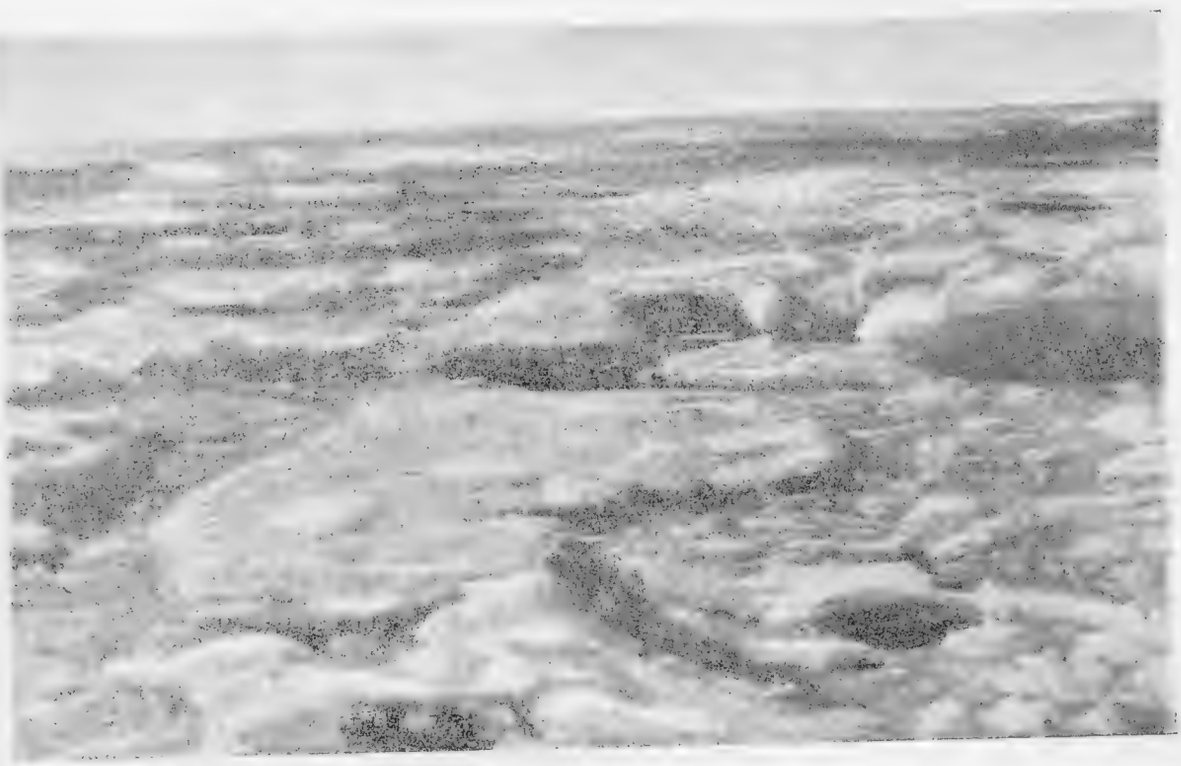
Не все плавания в Карском море проходили удачно. В тяжелые ледовые годы маломощные суда нередко затирало льдом. Таким был 1882 год, в августе которого начался так называемый первый Международный полярный год.

С 1 августа 1882 года по 1 августа 1883 года различные государства содержали в полярных странах научно-исследовательские станции, главной задачей которых являлось производство метеорологических и геомагнитных наблюдений. Русское правительство ассигновало средства на устройство двух станций: в Малых Кармакулах на Новой Земле и на острове Сагастыре в устье Лены. Так как громадное протяжение ледовитого побережья Сибири было освещено станциями недостаточно, то пополнить этот пробел взялись Голландия и Дания. Голландцы решили построить станцию на острове Диксона, а датчане избрали местом зимовки район мыса Челюскина на Таймырском полуострове. Однако ни голландской, ни датской экспедиции не удалось дойти до места назначения.

Для голландской экспедиции, во главе которой стоял ученый М. Снеллен, было зафрахтовано небольшое норвежское судно «Варна» (250 тонн) с машиной в 50 лошадиных сил. Это судно должно было доставить участников экспедиции, дом, провиант и все снабжение на остров Диксона, а затем в тот же год вернуться обратно. В течение августа 1882 года «Варна» тщетно пыталась через один из проливов проникнуть в Карское море, — все они были забиты льдом. Выжидая перед западным входом в Карские Ворота разрежения льдов, «Варна» 30 августа попала здесь в ледяную ловушку, из которой ей уже не суждено было высвободиться. Затертую льдами «Варну» в одни сутки пронесло быстрым течением через Карские Ворота.

На следующий день судно уже было в Карском море. Малоутешительная картина представилась здесь путешественникам. Море было покрыто сплошными льдами, среди которых «Варна» лишь с величайшим трудом находила себе путь, большей частью вынужденная пассивно дрейфовать вместе со льдом. 17 сентября голландцы очень удивились, увидев среди льдов другое судно. Оказалось, что это пароход датской экспедиции «Димфна», так же как и «Варна», тщетно боровшийся со льдами. Суда приблизились друг к другу, и участники обеих экспедиций поделились своими невеселыми впечатлениями о Карском море. Надежды на достижение Енисейского залива были оставлены, сомнительной казалась возможность возвращения в Баренцово море. Действительно, уже через несколько дней после встречи оба судна потеряли всякую возможность самостоятельного движения. Вместе со льдами, цепко захватившими их, они были отданы во власть ветрам и морским течениям, медленно уносившим их на север.

Когда всякие надежды на освобождение «Варны» рухнули, начальник экспедиции распорядился сложить в шлюпки запасы про-



Льды Карского моря.

довольствия и необходимое снаряжение на случай гибели судна. Кроме того, трехмесячный запас продовольствия сложили на льду недалеко от судна. Эта мера предосторожности была не лишней, потому что уже в начале ноября начались жестокие напоры льдов. «Варна» получила течь, а попытка выкачать воду успеха не имела. В декабре течь увеличилась, и дальнейшее пребывание на судне стало невозможным. Тогда участники голландской экспедиции перебрались на стоявшую совсем недалеко «Димфну», где начальник экспедиции лейтенант Ховгард оказал потерпевшим крушение гостеприимство.

Когда пришло лето, льды около «Варны» пришли в движение, и голландцы стали с беспокойством посматривать на свое судно. Течь с наступлением тепла стала еще большей, и уже на-глаз было видно, как с каждым днем судно погружается на несколько сантиметров ниже. Развязка наступила 24 июля 1883 года. Когда участники экспедиции сидели в кают-компании «Димфны» и завтракали, на палубе раздался возглас: «Судно тонет!» Голландцы выбежали на палубу в тот момент, когда «Варна», находясь почти в вертикальном положении, навсегда погрузилась в пучину вод. Это было в северной широте 71°5′ и восточной долготе 62°52′.

После гибели «Варны» голландцы решили сделать попытку достигнуть материка пешком по льду и, где представится возможность, на шлюпках. 3 августа вся экспедиция, в составе двадцати одного человека, простилась с датчанами и покинула «Димфну», имея в своем распоряжении трое саней и четыре лодки. С большим трудом, то переплывая разводья среди льдов на шлюпках, то таща их по льду, путешественники добрались до Вайгача. Отсюда они поплыли на лодках к Югорскому Шару, где встретили пароход «Луиза», который и доставил участников экспедиции в Норвегию. Судно датской экспедиции «Димфна» освободилось от льдов Карского моря только в сентябре и в октябре прибыло в Норвегию.

Оттого, что обе экспедиции не достигли места своего назначения, наука не проиграла, а скорее выиграла. Метеорологические наблюдения, которые делались на «Варне» и «Димфне» с помощью точно проверенных инструментов в течение целого года, до настоящего времени не потеряли своей ценности. Богатый материал был собран также по фауне и флоре Карского моря.

В 1893 году Карское море пересекло с запада на восток судно Ф. Нансена «Фрам». О сделанных им открытиях в этом море мы познакомимся в одной из следующих глав. Точно так же в другой главе («Новосибирские острова и море Лаптевых») будут рассмотрены работы, выполненные в крайней восточной части Карского моря экспедицией Э. Толля в 1900—1901 годах.

Случаи, когда льды Карского моря затирали экспедиционные суда, бывали и после суровой 1882 года.

В конце июля 1907 года судно экспедиции герцога Орлеанского «Belgica» прошло через Маточкин Шар в Карское море. Насколько хватал глаз, море к востоку от Новой Земли было покрыто льдами, которые скоро пленили судно и стали увлекать его к югу. 16 августа судно вынесло через Карские Ворота в Баренцово море. Дрейф «Belgica» с несомненностью подтвердил существование вдоль восточного берега южного острова Новой Земли течения, направленного с севера на юг.

В том же году, когда «Belgica» дрейфовала в южной части Карского моря, крайний северо-запад этого моря посетил норвежский промышленник Бракме на судне «Severn». В августе он прошел от острова Белого на север до широты 80°3′ N и долготы 78° E. Впрочем, долгота была определена, повидимому, неправильно, и судно находилось западнее 78-го меридиана, ибо в противном случае Бракме не мог бы не заметить острова Визе.

Лейтенант Г. Л. Брусилов. (1884—1914).

Более суровую участь льды Карского моря подготовили в 1912 году «Св. Анне», судну экспедиции лейтенанта Г. Л. Брусилова. «Св. Анна» (паровая яхта водоизмещением в 231 тонну, специально выстроенная для плавания во льдах) не впервые попала в Карское море: в 1893 и 1897 годах она ходила в Енисей [1]. Брусилов рассчитывал пройти Северным Ледовитым океаном из Атлантического океана в Тихий, занимаясь на этом переходе звериным промыслом. В состав экспедиции, кроме начальника, входили штурман В. И. Альбанов, окончившая самаритянские курсы Е. А. Жданко (исполнявшая обязанности врача) и двадцать один человек команды. Продовольствия было взято на полтора года.

«Св. Анна» вышла из Петербурга 10 августа 1912 года и, зайдя в Александровск-на-Мурмане, 15 сентября подошла к Югорскому Шару. Здесь стояло несколько пароходов, которые в течение всего лета тщетно пытались пройти в Карское море, — сразу же по выходе из Югорского Шара они встречали непреодолимые льды и поворачивали обратно.

Один из лучших в то время знатоков полярных льдов — гидрограф Н. В. Морозов предпринял в том году девять безуспешных попыток проникнуть в Карское море. Не удалось это и другим судам, за исключением «Св. Анны». «16 сентября, — пишет Морозов, — я видел очень красивую баркантину, шедшую очень смело из Югорского Шара прямо во льды Карского моря; я догадался, что это «Анна» лейтенанта Брусилова». После этого «Св. Анну» никогда уже больше не видели. В начале октября ее затерло у западного берега Ямала, в широте 71°45′ N. Первые две недели «Св. Анна» стояла здесь неподвижно, и команда даже несколько раз сходила на берег, но 28 октября лед оторвало и понесло на север. С этого дня начался ледовый дрейф судна, вынесший «Св. Анну» зимою следующего (1913) года в Полярный бассейн.

Зимой среди участников экспедиции появилась какая-то повальная болезнь. В середине января 1913 года болели Брусилов, Альбанов и семь человек команды. В вахтенном журнале за 17 января имеется запись: «Странная и непонятная болезнь, захватившая нас, сильно тревожит. Е. А. Жданко все время ухаживает за больными и, несмотря на собственное недомогание, самоотверженно борется, чем можно, с болезнью. Всех хуже чувствует себя командир. Ввиду наступления холодных ночей и малочисленности здоровой команды с сегодняшнего дня введены двухчасовые вахты». 3 марта Брусилов заносит в судовой журнал: «Ходить и двигаться совсем не могу, на теле у меня пролежни, часто заговариваюсь; было время, когда опасались, что я вовсе не встану, и сделали список всех документов, хранящихся у меня».

С наступлением весны началась охота, и больные стали быстро поправляться. В течение марта и апреля было убито двадцать

[1] Это английское военное судно «Newport», приобретенное позже Алленом Юнгом для арктической экспедиции и переименованное им в «Pandora», в 1893 году уже называлось «Blencathra» и ходило под проводкой капитана Виггинса, а в 1897 году входило в состав английской торговой экспедиции Полхэма.

[2] Из рассказов штурмана Альбанова автор этих строк вынес впечатление, что болезнь была цынготного характера, хотя она и не сопровождалась типичными признаками цынги.

пять медведей. «Сделано большое количество колбас из медвежьего мяса, — читаем мы в вахтенном журнале от 22 марта, — на льду устроена коптильня, где коптят колбасы и селедки». Медленнее всех поправлялся Брусилов. «2 мая меня вынесли на стуле на лед, потом положили и обнесли вокруг судна и по палубе», — пишет он в журнале.

Летом «Св. Анна» находилась уже севернее 78-й параллели. Были предприняты попытки освободить судно, для чего долго пилили и вырубали канал во льду, но без всякого успеха. Уже 18 августа участники убедились в бесцельности этой работы, что отмечено в вахтенном журнале: «Сегодня потеряли надежду на освобождение и начали готовиться ко второй зимовке. Вид и состояние окружающего льда убедили нас в этом. В целях экономии топлива приспособили нижнее кормовое помещение для жилья. Брусилов перебрался в хронометрическую каюту; собрали щепки и всякий горючий материал, валявшийся на льду вокруг судна, приспособили лампу «молния» для освещения медвежьим жиром». Из парусиновых обвесов сшили новые брюки, шкуры убитых тюленей пошли на выделку обуви. 30 октября закрыли световой люк и засыпали его сверху снегом; с этого времени помещения в течение круглых суток освещались тюленьим и медвежьим жиром, налитым в банки из-под консервов.

Шхуна „Св. Анна“ в Петербурге.

Вторая вынужденная зимовка в дрейфующих льдах подействовала на большинство участников экспедиции удручающе. Начались крупные недоразумения между Брусиловым и Альбановым, о которых последний вспоминал так: «С болезненной раздражительностью мы не могли бороться никакими силами; внезапно у обоих появлялась сильная одышка, голос прерывался, спазмы подступали к горлу, и мы должны были прекращать наше объяснение, ничего не выяснив. Я не могу припомнить ни одного случая, чтобы после сентября 1913 года мы хоть раз поговорили с Георгием Львовичем как следует, хладнокровно, не торопясь скомкать объяснение и разойтись по своим делам». Результатом этих взаимоотношений явилась следующая запись, сделанная Брусиловым в судовом журнале 22 сентября: «Отставлен от исполнения своих обязанностей штурман». Брусилов не счел нужным прибавить к этой записи, что Альбанов был освобожден от исполнения обязанностей штурмана по собственной просьбе.

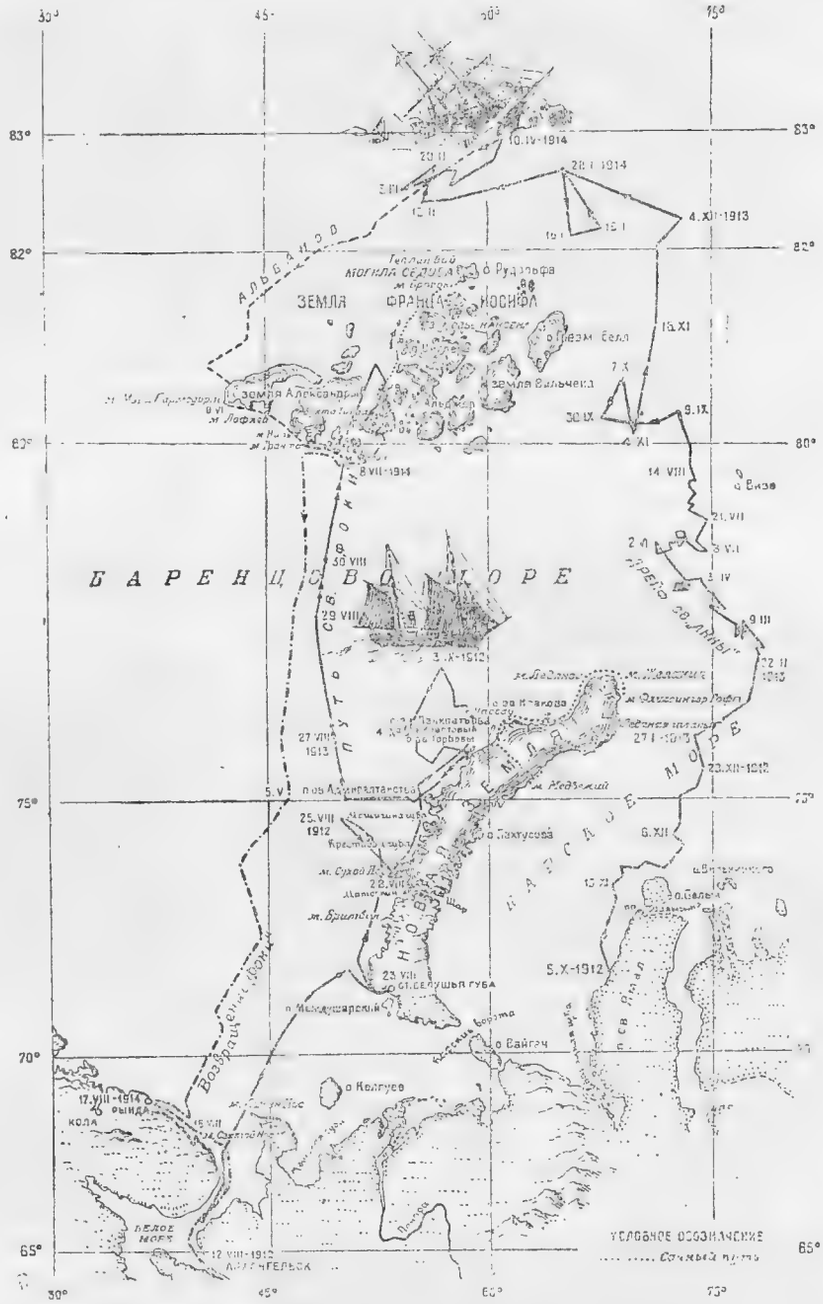
Вскоре после этого у Альбанова зародилась мысль по окончании полярной ночи покинуть судно. 22 января 1914 года он обратился к Брусилову с просьбой дать ему материал для постройки каяка, чтобы весной уйти с судна. Вначале Альбанов предполагал покинуть судно без провожатых, но позже вызвалось еще несколько человек из команды, против ухода которых Брусилов не возражал. На освобождение судна летом 1914 года надежд почти не было, между тем продовольствия на судне было немного, и если бы все оставались на судне, то голод в следующую зиму был бы неизбежен.

К своему санному путешествию Альбанов начал готовиться 23 января 1914 года. Надо было сделать семь каяков, семь нарт, сшить или исправить одежду, сапоги, приготовить провизию и т. д. Между тем дрейф судна в начале зимы изменился, и вместо того чтобы двигаться на север, корабль стало увлекать на запад. К концу полярной ночи «Св. Анна» оказалась севернее Земли Франца-Иосифа, за 82° с. ш. В это время Альбанов часто лазал в «воронье гнездо»[1] на гротмачте.

«В тихую, ясную погоду приятно посидеть в обсервационной бочке, на высокой мачте. Чуть слышно шепчет ветерок в снастях, покрытых серебристым пушистым инеем. Как

[1] Бочка, из которой наблюдают за расположением льдов.

в белом одеянии лежит и спит красавица «Св. Анна», убранная прихотливой рукой мороза и по самый планшир засыпанная снегом. Временами гирлянды инея срываются с такелажа и с тихим шуршанием, как цветы, обсыпаются вниз. Полтора года уже спокойно спит «Св. Анна» на своем ледяном ложе. Суждено ли тебе и дальше спокойно проспать тяжелое время, чтобы в одно прекрасное утро незаметно вместе с ложем твоим, на котором ты почила далеко в Карском море у берегов Ямала, очутиться где-нибудь между Шпицбергеном и Гренландией? Или в холодную полярную ночь, когда кругом завывает метель, когда не видно ни луны, ни звезд, ни северного сияния, ты внезапно будешь грубо пробуждена от своего сна ужасным треском, визгом и содроганием, и через некоторое время лишь куча бесформенных обломков укажет твою могилу?.. Да, любопытно, что-то ждет тебя, «Св. Анна»? А пока ты еще хороша. Пусть там, внутри тебя, уже началось разрушение, оно незначительно пока. Кучка людей все теснее и теснее сбивается в глубине твоего трюма, отчаянно отбиваясь от беспощадной суровой стихии. Одна забота у них — как можно дольше растянуть провизию...». Такие мысли занимали Альбанова незадолго до того, как он в апреле 1914 года покинул «Св. Анну».



Дрейф „Св. Анны“ и плавание „Св. Фоки“, 1912 — 1914 гг.

Последний свой день на судне Альбанов вспоминает так: «Давно я ждал наступления этого дня, готовился к нему, торопился, но когда наступил этот долгожданный день, то мне стало жалко расставаться со «Св. Анной», жалко было покинуть ее далеко на Севере, в беспомощном состоянии. Если я испытал много лишений и неприятностей на ней, то видел зато и много хорошего, особенно в первое время нашего плавания. Много хороших вечеров провели мы в нашем чистеньком еще в то время салоне, у топившегося камина, за самоваром. «Наша барышня» Ерминия Александровна сидела «за хозяйку». Ни одной минуты она не раскаивалась, что «увязалась» с нами. Но это было давно... Еще свежа была белая краска на стенах кают и на потолках, как зеркало блестело полированное красное дерево мебели, и великолепные ковры украшали пол... Теперь при входе в помещение вы видите небольшое красноватое пятно вокруг маленького дрожащего огня «коптилки», а к этому огню жмутся со своей работой какие-то силуэты... Они очень грязны и сильно закоптели. Мыло у нас уже вышло, пробовали варить сами, но

неудачно. По углам везде лед и иней. Благодаря вечной сырости краска пластами отстает от дерева и грязными, закоптелыми лохмотьями висит по стенам. Под ними видно промозглое потемневшее дерево, скользкое от сырости и плесени».

Альбанов покинул «Св. Анну» 13 апреля 1914 года вместе с тринадцатью матросами, добровольно вызвавшимися сопровождать его. Это было в северной широте 83°17′ и восточной долготе 60°. Трое матросов, испугавшись трудностей пути по торосистым льдам, вскоре вернулись на судно. На «Св. Анне» осталось, таким образом, тринадцать человек. Их участь и судьба судна остались неизвестными. Вероятнее всего, «Св. Анна» в конце концов была раздавлена льдами и затонула.

Вопрос, были ли тогда еще в живых Брусилов и его двенадцать спутников или они еще до гибели судна перемерли от голода, вероятно, никогда не будет выяснен. Что же касается Альбанова, то он не только спасся, но доставил ценнейший документ — судовой журнал «Св. Анны».

О приключениях Альбанова мы расскажем ниже, в главе «Исследования Земли Франца-Иосифа.

Хотя экспедиция на «Св. Анне» и не преследовала научных задач, тем не менее спасенный Альбановым судовой журнал доставил нам ценные сведения о крайней северо-западной части Карского моря, в которой до этого не плавало ни одно судно. Производившиеся на «Св. Анне» измерения глубин осветили рельеф дна в этой части Карского моря, анализ самого дрейфа судна позволил вывести интересные заключения о течениях. Так, оказалось, что передвижение «Св. Анны» в Карском море на север было вызвано главным образом действующим здесь постоянным течением, на долю же влияния ветра приходится только 33% дрейфа судна в северном направлении.

Барк „Эклипс".

В 1914 году Гидрографическое управление организовало экспедицию для поисков Седова, Русанова и Брусилова, от которых долгое время не было никаких вестей. Согласно плану экспедиция, для которой в Норвегии было приобретено судно «Эклипс», должна была осмотреть побережье Сибири от Енисея до мыса Челюскина и остров Уединения. Начальствование над экспедицией было поручено капитану Отто Свердрупу, который подобрал себе норвежскую команду. Из русских в экспедиции участвовали доктор И. Тржемесский, в качестве представителя Гидрографического управления и вместе с тем единственного научного работника на судне, а также радист Д. Иванов. «Эклипс» — старое, но очень хорошее полярное китобойное судно — был построен в 1867 году в Шотландии, сделан из дуба и имел ледовую обшивку из грин-хирта[1]. Водоизмещение парохода равнялось 440 тоннам[2].

«Эклипс» вышел из Александровска-на-Мурмане 6 августа 1914 года, затем судно зашло на остров Вайгач, где взяло на борт радиста Иванова, и 14 августа вышло в Карское море. Здесь встретилось много льда, и только 28 августа судно дошло до острова Диксона. 4 сентября «Эклипс» продолжал свой путь, но уже в 30 милях к северо-востоку от острова Диксона снова встретил лед. У островов Скотт-Гансена лед, сплошной массой примыкавший к берегу, задержал судно на несколько дней.

12 сентября «Эклипс» был у мыса Штеллинга, где невзломанный лед окончательно преградил дальнейший путь на восток. В ожидании, что лед еще вскроется, судно простояло до 26 сентября. Состояние льда, несмотря на сильные южные ветры, однако, не изменилось. Убедившись в невозможности дальнейшего плавания на восток, Свердруп поставил судно на зимовку у мыса Вильда (северная широта 75°39′, восточная долгота 91°26′).

При просмотре всех плаваний, совершенных между Енисеем и мысом Челюскина, оказывается, что навигационный сезон 1914 года был в этом районе наименее благоприятным в отношении льдов.

Зимовка прошла благополучно, и благодаря хорошему и умелому продовольственному снабжению экспедиции[3] признаков цынги со-

[1] Очень твердое американское дерево.

[2] Позже «Эклипс» был переименован в «Ломоносов» и приписан к Архангельскому порту. В 1931 году он ходил на Землю Франца-Иосифа.

[3] Значительная часть продовольствия для «Эклипса» была приобретена от Р. Амундсена, собиравшегося в экспедицию, но отложившего ее. Особенное внимание было обращено на разнообразие пищевых продуктов, которые, кроме того, подверглись исследованию со стороны профессора физиологии Торупа, специалиста по питанию в полярных условиях.

вершенно не появилось. Поучительно сопоставить в этом отношении происходившую в то же время зимовку «Таймыра» и «Вайгача». Эти суда были снабжены без достаточного знания и опыта полярных зимовок, питание на них было однообразным, и в результате цынга не миновала эту экспедицию. Весной 1915 года Свердруп совершил санную поездку к месту зимовки «Таймыра» и «Вайгача», о которой мы расскажем ниже.

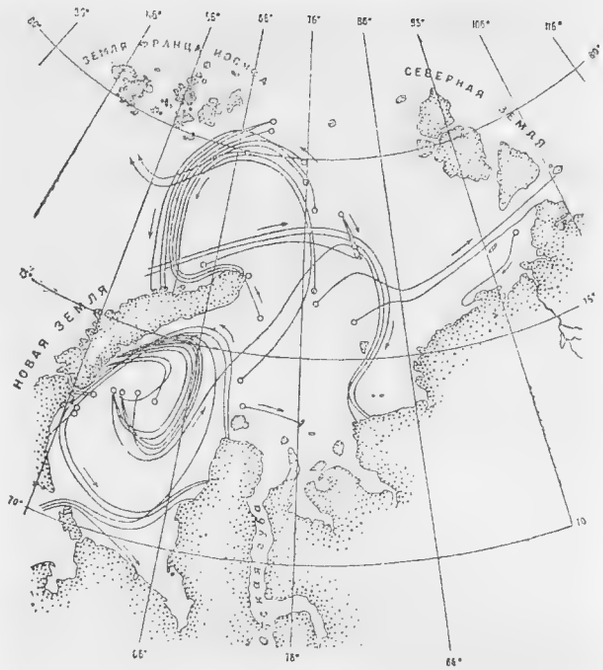
11 августа 1915 года «Эклипс» покинул мыс Вильда, оставив здесь склад продовольствия, и 16 августа прибыл к острову Диксона, где принял на борт запас угля. Затем судно пошло обратно, навстречу двигавшимся на запад ледоколам «Таймыр» и «Вайгач», к которым и подошло 29 августа в районе островов Скотт-Гансена. На следующий день «Эклипс» пошел на север и 13 августа бросил якорь у острова Уединения, почти не встретив на своем пути льда. Свердруп и Тржемесский внимательно обследовали весь остров, но никаких признаков пребывания на нем людей не обнаружили. На южном берегу острова был поднят национальный флаг и поставлен сделанный из плавника знак.

От острова Уединения «Эклипс» прошел около 30 миль на восток до кромки сплоченных льдов, а затем взял курс на остров Диксона. На пути судно село на песчаную банку в 3—4 милях к юго-востоку от острова Свердрупа. Чтобы сняться с мели, пришлось выбросить в море значительное количество угля. 3 сентября «Эклипс» снова был у острова Диксона и 16 сентября 1915 года вместе с «Таймыром» и «Вайгачем» пришвартовался к пристани в Архангельске.

Таким образом исследования Карского моря до революции ограничивались отдельными эпизодическими экспедициями, значительная часть которых была перечислена выше. Поэтому сведения о физической географии и животной и растительной жизни этого моря оставались весьма неполными и отрывочными.

При советской власти изучение Карского моря приняло систематический характер.

Если не считать гидрографической экспедиции, работавшей в 1920 году в Югорском Шаре и Карских Воротах, то первой советской научной экспедицией, отправленной в Карское море, была экспедиция на гидрографическом судне «Таймыр» в 1921 году, с работами которой на Новой Земле мы уже познакомились. В Карском море этой экспедицией была описана Байдарацкая губа и, кроме того, ею было выполнено несколько планомерных гидрологических разрезов через всю юго-западную часть Карского моря, впервые позволивших иметь более или менее ясное суждение о водных массах, заполняющих



Траектории буев и бутылок в Карском море.

Карское море, и их циркуляции. На «Таймыре» находилась также биологическая партия, сделавшая обширные гидробиологические сборы.

В том же году с ледокольного парохода «Малыгин», зафрахтованного ПлавМорНИН, производились гидрологические наблюдения в обь-енисейском районе Карского моря. В 1927 году этот же институт на судне «Персей» произвел океанографические работы по всей юго-западной части моря. Это же судно работало здесь и в 1932 году.

В 1922 и 1923 годах район между Енисейским заливом и Обской губой посетила промысловая экспедиция Комсеверпути на шхуне «Агнесса» под начальством промышленника Д. Вардропера. Эта экспедиция внесла весьма существенные изменения в очертания береговой линии в данном районе, в частности в 1922 году ею был впервые обойден и положен на карту остров, расположенный к северу от полуострова Явай и названный островом Агнесса[1]. В следующем году этой же экспедицией был открыт остров Олений.

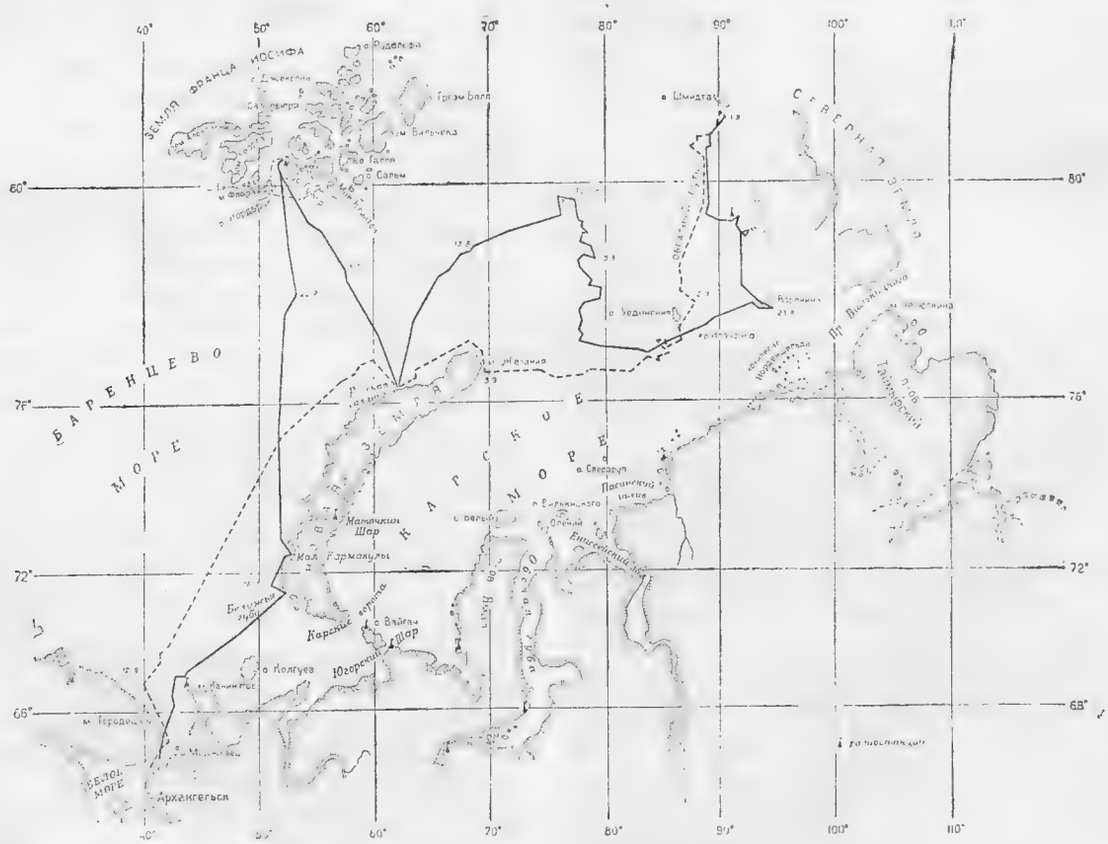
Картирование района Гыданского залива, начатое «Агнессой», продолжалось целым рядом гидрографических экспедиций, из которых мы упомянем экспедицию на пароходе «Север» под начальством гидрографа Дмитриева в 1926 году, экспедицию обской груп-

[1] Впоследствии был переименован в остров Шокальского.

пы Убекосибири в 1928 году и экспедицию Комсеверпути на шхуне «Метнер» в 1930 году, основавшую в устье реки Юрибей в глубине Гыданского залива факторию и положившую начало ежегодным рейсам сюда промысловых судов. В 1931—1932 годах в южной части Гыданского залива зимовали моторные боты «Ныдоямо» и «Аврал», находившиеся под командованием капитана Л. К. Шар-Баронова; зимовка этих судов была использована для производства маршрутных съемок. В 1936—1938 годах в Гыданском заливе работала гидрографическая экспедиция на шхуне «Минин» под начальством Г. П. Колесникова, которая, помимо обширных гидрографических работ, впервые выполнила в Гыданском заливе гидрологические разрезы.

В 1932 году океанографические работы были выполнены в мелководной части Карского моря, против Обского и Енисейского заливов, с небольшого моторного судна «Альбатрос». На обратном пути в Архангельск бот был выброшен на берег острова Белого и погиб. Небольшая партия людей отправилась на единственной уцелевшей шлюпке в Обскую губу, остальные же участники экспедиции остались на острове, ютясь в устроенных из ящиков и брезента шалашах. Когда пролив Малыгина стал, они отправились к фактории на мысе Дровяном, но, не имея новых карт, не могли найти ее (фактория была выстроена в 1932 году). Выбившиеся из сил путники двинулись обратно к месту гибели «Альбатроса». На этом пути замерзли начальник экспедиции В. Я. Никитинский и два научных сотрудника; тела их были найдены позже. Остальные члены экспедиции были весной вывезены с острова Белого и доставлены в Салехард специальной спасательной экспедицией. Корпус «Альбатроса», выкинутый штормами далеко на берег острова Белого, виден здесь и сейчас.

Летом 1936 года в южной части Карского моря (то-есть части, расположенной к югу от линии мыс Желания — остров Диксона) была выполнена гидрологическая съемка экспедицией Арктического института на зверобойном судне «Нерпа» под руководством К. А. Гомоюнова. Вся исследованная акватория была покрыта сетью гидрологических станций, которые отстояли одна от другой на 30 миль. Произведенная «Нерпой» съемка позволила иметь хорошее представление о распределении в Карском море температуры, солености и других гидрологических, а также биологических элементов, о грунтах, течениях и т. д.



Карта плавания „Седова" в 1930 г.

В том же 1936 году в крайней юго-западной части Карского моря производили гидрографические и гидрологические работы парусно-моторные боты «Профессор Визе» и «Папанин», обнаружившие между Вайгачем и Ямалом необычно высокие температуры воды. Высоконагретые воды были здесь констатированы и в следующем году экспедицией на судне «Профессор Визе».

Кроме перечисленных судов, в южной части Карского моря в последние годы производили гидрологические работы и некоторые другие суда. В результате всех этих работ южная часть Карского моря в настоящее время может считаться хорошо изученным водоемом.

Северная часть Карского моря долгое время оставалась как на картах, так и в физическом и биологическом отношении почти «белым пятном». Впервые эта область была исследована в 1930 году экспедицией на ледокольном пароходе «Седов» под начальством проф. О. Ю. Шмидта.

Посетив Землю Франца-Иосифа, где была произведена смена зимовщиков на станции в бухте Тихой, «Седов» в начале августа вошел в Русскую Гавань на северо-западном берегу Новой Земли с целью принять на борг добавочный запас угля, доставленный сюда ледокольным пароходом «Сибиряков». 11 августа «Седов» покинул Русскую Гавань и направился через северную часть Карского моря к Северной Земле.

От северной оконечности Новой Земли курс был вначале взят на северо-восток, с расчетом пройти через то место, где В. Ю. Визе предполагал существование еще не известной земли. Такое предположение было высказано на основании изучения дрейфа «Св. Анны» в 1912—1913 годах. Внимательное рассмотрение всех проделанных «Св. Анной» зигзагов и сопоставление их с ветром привели Визе к заключению, что между 78 и 80° северной широты, несколько восточнее линии дрейфа «Св. Анны», находится какое-то препятствие, не пускавшее судно на восток. Вполне естественно напрашивалась мысль о существовании здесь земли. Визе вычислил приблизительно местоположение этой земли и нанес ее на карту, опубликованную в 1924 году [1]. К этому именно месту «Седов» и направлялся.

13 августа «Седов», уже пройдя за 79-ю параллель, шел разреженным льдом на восток и вскоре вышел на чистую воду. Вечером капитан «Седова» В. И. Воронин спустился с мостика в кают-компанию и объявил: «Земля впереди». Когда участники экспедиции высыпали на палубу, они могли убедиться в том, что земля, теоретически открытая шесть лет назад за письменным столом, теперь была открыта фактически.

Проф. В. Ю. Визе на борту „Седова“ (1930).

Первая высадка на вновь открытую землю, получившую название острова Визе, была сделана 14 августа. Площадь острова составляет около 50 квадратных километров. Затерянный среди арктических льдов, этот остров производит крайне унылое и безотрадное впечатление. Он низменный, сложен из осадочных пород, поверхность его почти лишена растительности. Крайне бедна и его животная жизнь. Даже птицы, обычно встречающиеся на арктических островах летом в большом количестве, здесь имелись только в единичных экземплярах. Южная оконечность острова Визе расположена в 79°29′ северной широты и в долготе 76°53′ к востоку от Гринвича.

От острова Визе «Седов» пошел прямо на восток, к Северной Земле, но вскоре оказался в тяжелых многолетних льдах. Пришлось повернуть на юг. Выбраться из ледяной ловушки было делом не легким. Только на седьмой день, ожесточенно борясь с ледяной стихией, ледокол вышел на чистую воду. 22 августа экспедиция открыла в северной части Карского моря еще два небольших острова — остров Исаченко и остров Воронина. Во время плавания экспедиция произвела многочисленные промеры, впервые выяснив рельеф в северной части Карского моря, а также занималась изучением животной жизни моря и его гидрологического режима. (О плавании «Седова» у берегов Северной Земли см. главу «Северная Земля».)

[1] «Известия Центрального гидрометеорологического бюро», вып. III, 1924.

Вс. А. Березкин.

Исследование северной части Карского моря интенсивно продолжалось и в последующие годы. В 1932 году, чрезвычайно благоприятном в ледовом отношении, эту часть Карского моря посетили сразу три экспедиции: на «Сибирякове», «Русанове» и «Таймыре».

«Сибиряков», идя от острова Диксона к Северной Земле, открыл 12 августа неизвестный остров, названный именем гидрографа К. Е. Сидорова, бывшего командира гидрографического судна «Пахтусов». Тогда же этот остров был усмотрен с «Русанова», одновременно с «Сибиряковым» следовавшего от острова Диксона к Северной Земле, но проложившего свой курс несколько западнее.

Примерно в 60 милях к северу от этого острова «Русанов» открыл новую группу островов, получившую впоследствии название островов «Известий ЦИК». На все эти вновь открытые острова участники экспедиции на «Сибирякове» и «Русанове» не высаживались.

Обе экспедиции имели специальные задачи: «Сибиряков» должен был пройти Северо-восточным проходом в Тихий океан, «Русанов» — построить научно-исследовательскую станцию на мысе Челюскина и снабдить станцию на острове Домашнем, а потому научным работам эти экспедиции могли уделить лишь ограниченное время. Тем не менее благодаря работам обеих экспедиций, в особенности экспедиции на «Русанове», наши знания о северной части Карского моря были значительно расширены.

Третья экспедиция, которая плавала в 1932 году в северной части Карского моря, — экспедиция на «Таймыре» — имела своей основной задачей научно-исследовательские работы, главным образом гидрографического характера. Во главе этой экспедиции стоял гидрограф А. М. Лавров, участник известных экспедиций Б. Вилькицкого в 1913—1915 годах.

Помимо картографических работ, экспедицией на «Таймыре» были выполнены в северной части Карского моря значительные гидрологические исследования. «Таймыр», впервые после плавания «Седова», подходил к острову Визе, от которого проследовал прямо к Северной Земле, обнаружив на этом пути обширное мелководье. На основании изучения произведенных здесь гидрологических наблюдений участник экспедиции на «Таймыре» Вс. А. Березкин высказал предположение о существовании к северо-востоку от острова Визе еще не известной земли [1]. Правильность этой гипотезы блестяще подтвердилась в 1935 году, когда экспедицией на «Садко» был открыт остров Ушакова.

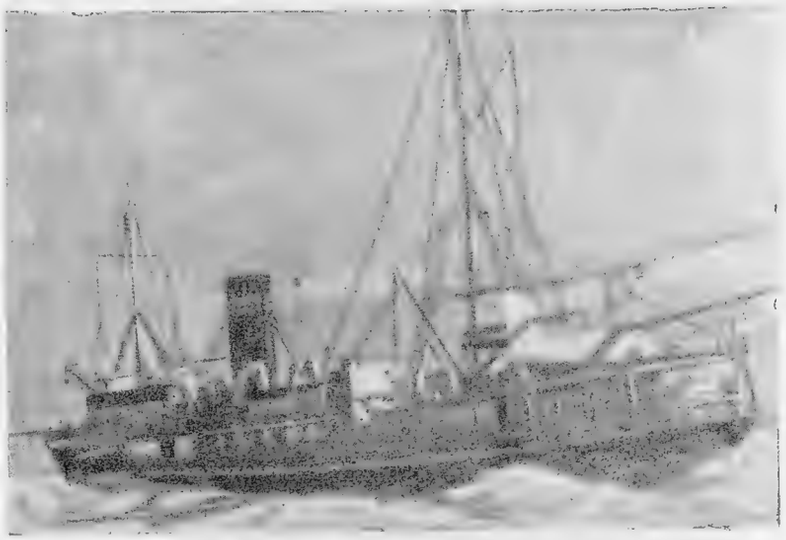
В следующем (1933) году северную часть Карского моря посетило столько судов, сколько в этом море раньше никогда еще не плавало («Красин, «Ленин», «Сибиряков», «Русанов», «Седов», «Челюскин», «Правда», «Товарищ Сталин», «Володарский», «Первая пятилетка», «Белуха», «Циркуль», «Гыдаяма», «Нерпа» и «Сталинец»). На многих из этих судов находились научно-исследовательские партии Арктического института и Главного управления Северного морского пути, внесшие новый вклад в дело изучения и освоения этого водоема.

Экспедиция на «Сибирякове» 1933 года, во главе которой стоял проф. В. Ю. Визе, посетила острова «Известий ЦИК», открытые в 1932 году «Русановым», но еще ни разу не посещенные человеком, и определила здесь астрономический пункт. Между прочим, на одном из островов «Известий ЦИК» был найден стеклянный поплавок из тех, что употребляются в Норвегии и на Мурмане при ярусном лове трески («кухтель»). В том же году,

[1] Надо указать, что еще значительно раньше Вс. А. Березкина мысль о возможном существовании островов к востоку от Земли Франца-Иосифа высказал С. О. Макаров, который в 1901 году писал: «Места к востоку от Земли Франца-Иосифа мне представляются особенно интересными, так как есть некоторая вероятность найти там острова» («С. О. Макаров и завоевание Арктики», М.—Л., 1940, стр. 164).

несколько позже, острова «Известий ЦИК» посетила экспедиция на «Белухе», которая произвела здесь гидрографические работы.

К югу от островов «Известий ЦИК» «Сибиряков» открыл в 1933 году группу островов, получивших название островов Арктического института (75°22′ N, 81°31′ E). Эти острова, повидимому, богаты животной жизнью. На них было очень много птиц (в громадном количестве находился гусиный помет), виднелось также немало песцовых и медвежьих следов, в море то и дело «выставали» тюлени. В группу островов Арктического института входят три острова: Большой, Малый и остров Сидорова, открытый в 1932 году «Сибиряковым».



Ледокольный пароход „Садко" в высоких широтах Карского моря.

Во время плавания «Сибирякова» в 1933 году в северной части Карского моря были выполнены обширные работы по биологии (Г. П. Горбунов), микробиологии (Б. Л. Исаченко) и морским грунтам (Г. Ф. Уль).

Значительные топографические и гидрологические работы были выполнены в Карском районе Северного морского пути Западнотаймырской экспедицией 1933 года. В состав этой экспедиции входили парусно-моторное судно «Белуха» и моторные боты «Сталинец» и «Гыдаяма». Этой экспедицией была выполнена детальная съемка берега от мыса Михайлова до островов Крузенштерна, основанная на восьми астрономических пунктах.

Некоторые попутные гидрологические наблюдения в северной части Карского моря выполнил в 1933 году «Седов», основной задачей которого было снабжение станции на острове Домашнем. Вместе с тем этот пароход должен был устроить научно-исследовательскую базу на мысе Оловянном в проливе Шокальского. В течение почти целого месяца «Седов» тщетно пытался подойти к Северной Земле как с запада, так и с юга и юго-востока — тяжелые льды всюду преграждали доступ к берегам. По сведениям станции на острове Домашнем, невзломанный торосистый припай держался у западного берега Северной Земли в течение всего лета. На обратном пути в Архангельск «Седов» посетил остров Уединения.

Плаваний судов, посетивших в 1933 году северную часть Карского моря и имевших целью пройти на восток в море Лаптевых, мы коснемся в другом месте. Здесь же упомянем еще об интересном плавании в 1933 году зверобойного судна «Нерпа» под командой капитана Хохлина. «Нерпа» была первым промысловым судном, забравшимся на крайний север Карского моря. Этому судну удалось обогнуть остров Визе, а 16 августа оно достигло к востоку от этого острова северной широты 80°08′ (на меридиане 80°25′), то-есть зашло здесь на север дальше, чем «Таймыр» в 1932 году.

Исследование северной части Карского моря продолжалось интенсивно и в 1934 году. Наиболее крупный вклад в его изучение внесла экспедиция Арктического института на «Седове», детально обследовавшая острова Визе и Уединения, выполнившая 105 глубоководных гидрологических станций и большое число морских промеров. Между прочим, этой экспедицией было выброшено в северной части Карского моря большое число буев, из которых многие через год или больший промежуток времени были найдены главным образом на берегах северной Норвегии и Исландии. Эти буи, несомненно, были сперва вынесены в глубокую часть Полярного бассейна, продрейфовали к северу от Земли Франца-Иосифа и затем попали в Восточногренландское течение.

В 1934 году совершил свое первое арктическое плавание ледокольный пароход «Садко», незадолго до того поднятый со дна Белого моря. Экспедиция на «Садко» имела основной задачей снабжение станции на острове Домашнем и устройство новой станции на мысе Оловянном в проливе Шокальского. «Садко» без затруднений дошел до острова Визе, откуда курс был взят прямо на остров Домашний. На пути были встречены тяжелые льды, в которых ледокольный пароход был затерт. После почти полумесячного вынужденно-

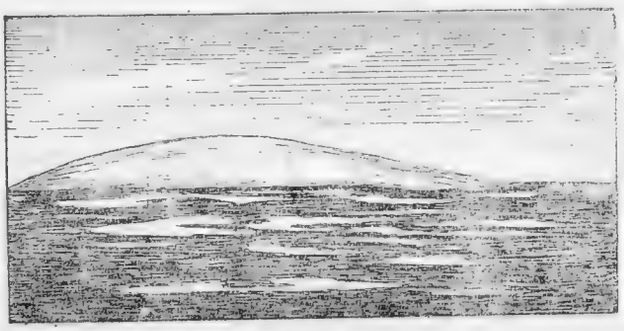
Проф. Н. Н. Зубов.

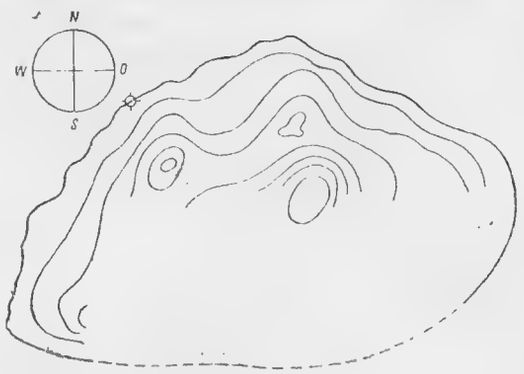
го дрейфа «Садко» с трудом выбрался из льдов. Западных берегов Северной Земли так и не удалось достигнуть[1]; новая станция, взамен мыса Оловянного, была выстроена на острове Уединения.

Существенные научные работы были выполнены также с ледокола «Ермак», обслуживавшего в 1934 году карскую и ленскую операции. Ледоколом были открыты расположенные к северу от архипелага Норденшельда острова Кирова. Попутные исследовательские работы в северной части Карского моря были, кроме того, выполнены в 1934 году с «Сибирякова», совершившего рейс к мысу Челюскина и островам «Комсомольской правды», с «Русанова», ходившего в бухту Прончищевой, и с «Малыгина». Последний ледокол имел задачей устройство полярной станции в архипелаге Норденшельда. Вследствие повреждения руля «Малыгин» не мог пройти через льды, и станция была организована на материковом берегу.

Весьма ценный вклад в изучение крайнего севера Карского моря внесла первая высокоширотная экспедиция Главсевморпути на «Садко» в 1935 году. Задачей этой экспедиции (начальником экспедиции был Г. А. Ушаков, руководителем научной части Н. Н. Зубов), являлось изучение пограничной зоны между морями, расположенными на континентальной отмели, и глубоководным Полярным бассейном, в связи с чем экспедиция и получила название «высокоширотной». По плану экспедиция должна была обогнуть с севера Шпицберген, Землю Франца-Иосифа и Северную Землю и вернуться из моря Лаптевых через пролив Вилькицкого. Вследствие встреченных между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа тяжелых льдов маршрут экспедиции сложился несколько иначе.

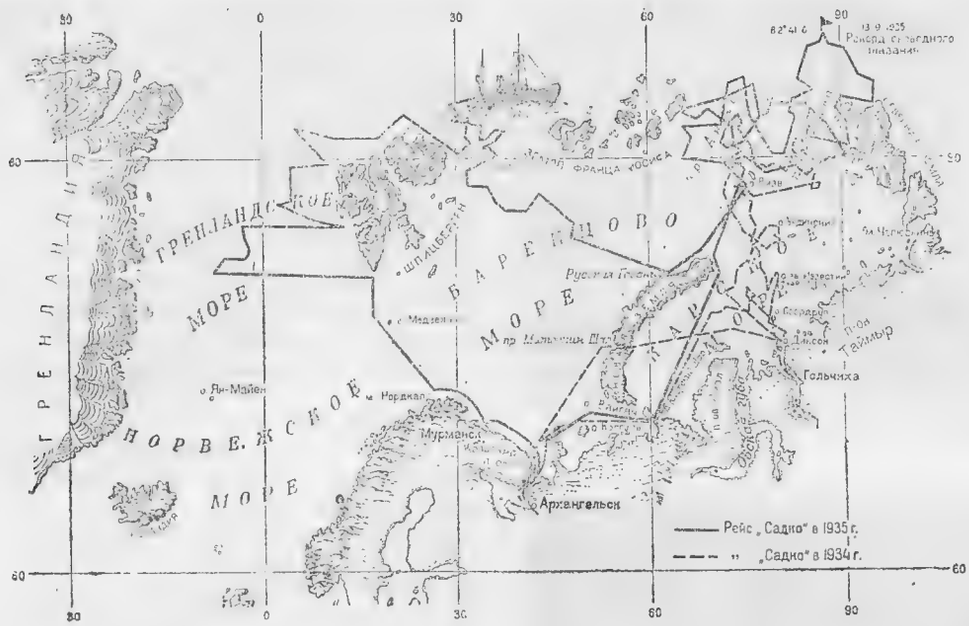
«Садко» под командой капитана Н. М. Николаева вышел из Архангельска 6 июля 1935 года и, выполнив гидрологический разрез между Нордкапом и южной оконечностью Шпицбергена, последовал с океанографическими работами в Гренландском море по параллели 76° N. После бункеровки в Баренцбурге «Садко» продолжал работы в Гренландском море и затем стал огибать Шпицберген с севера. 3 августа судно было у Семи островов. До 15 августа делались безуспешные попытки пройти к западным берегам Земли Франца-Иосифа. Ледовые разведки с самолета, пилотировавшегося летчиком М. С. Бабушкиным, обнаружили в направлении к Земле Франца-





Остров Ушакова.
Зарисован Вс. Березкиным. 1935 г.

[1] Как было выяснено во время полета А. Д. Алексеева к острову Домашнему, этот остров был в конце августа 1934 года доступен для морского корабля при подходе к нему с юга, со стороны мыса Неупокоева.



Плавание „Садко" в 1934 и 1935 гг.

Иосифа тяжелые, непроходимые льды. Попутно были выполнены полеты с целью обнаружения так называемой Земли Джиллеса, но, как и можно было ожидать, никаких следов этой земли усмотрено не было.

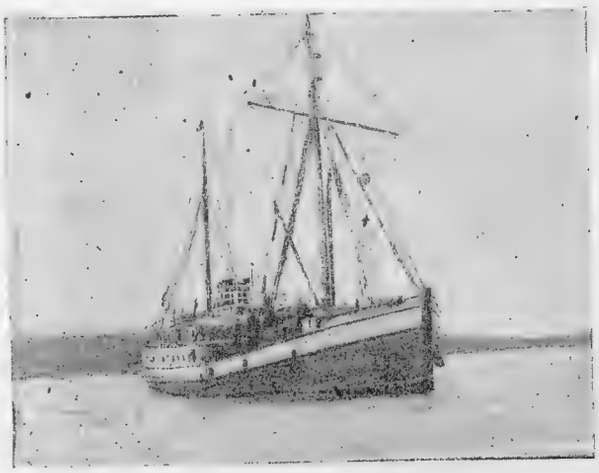
Отказавшись от обхода с севера Земли Франца-Иосифа, «Садко» взял курс на Русскую Гавань на Новой Земле. Здесь экспедиция пополнила свои угольные запасы и 24 августа снова вышла в море, взяв сперва курс на остров Визе, а затем на остров Греэм Белл (восточная часть архипелага Франца-Иосифа). Пройдя через пятидесятимильную полосу тяжелых льдов, державшуюся у восточных берегов Земли Франца-Иосифа, «Садко» 29 августа подошел к острову Греэм Белл, на который, однако, высадки не было сделано. Дальше курс был взят на восток.

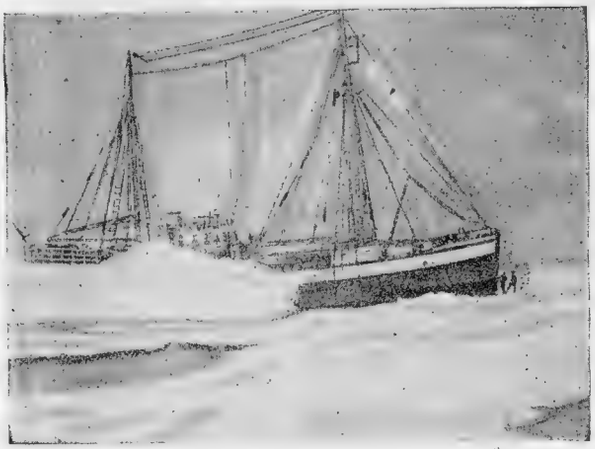
1 сентября неожиданно в большом числе показались айсберги и вместе с тем резко уменьшилась глубина моря. Все это указывало на близость какой-то еще не известной земли. В тот же день эта земля была открыта. Она оказалась небольшим островом длиной около 25 километров и высотой около 250 метров. Вновь открытый остров, который оказался сплошь покрытым ледниковым щитом, был назван островом Ушакова. Он находится в северной широте 80°50′ и восточной долготе 79°20′ и расположен, повидимому, на крайнем севере того подводного хребта, который тянется от острова Уединения к острову Визе и который был открыт экспедицией на «Седове» в 1930 году. Интересно отметить, что недалеко от острова Ушакова (приблизительно в 30 километрах) в 1928 году пролетел дирижабль «Италия», не обнаруживший острова, вероятно, из-за плохой видимости. После «Садко» к острову Ушакова подходило только одно судно — «Седов» в 1937 году, притом в очень раннее время года (конец июля).

От острова Ушакова «Садко» последовал к мысу Литвинова на Северной Земле, около которого были открыты три небольших островка. На одном из них экспедиция поставила навигационный знак. От мыса Литвинова экспедиция направилась к острову Шмидта и описала его западные берега, до того еще совершенно не известные. Высадки на этот остров сделано не было, и, таким образом, остров Шмидта в настоящее время является единственным крупным островом в Карском море, еще не посещенным человеком.

12 сентября 1935 года «Садко» был у мыса Молотова — крайней северной оконечности Северной Земли, к которому до того подходило только одно судно («Сибиряков», 1932). От мыса Молотова курс был взят на северо-запад. Вскоре лот показал глубину в 2200 метров. Оказалось, что обрыв материковой отмели к северу от Северной Земли чрезвычайно крут: изменение глубины моря с 360 до 2200 метров произошло на расстоянии всего только 10 миль.

Воспользовавшись глубоко врезавшейся на северо-запад бухтой чистой воды, «Садко» достиг широты 82°41′,6 N (на меридиане 87°04′ E). Эта широта в то время являлась рекордной для свободно плавающего (то-есть не дрейфующего) судна. До «Садко» этот ре-





Суда гидрографического флота Главсевморпути: вверху — „Профессор Визе", внизу — „Академик Шокальский".

корд принадлежал американскому судну «Рузвельт», которое в 1908 году достигло с экспедицией Пири широты 82°30′ N (в море Линкольна [1]). На крайней северной достигнутой «Садко» точке, где глубина моря составляла 2365 метров, была выполнена полная океанографическая станция.

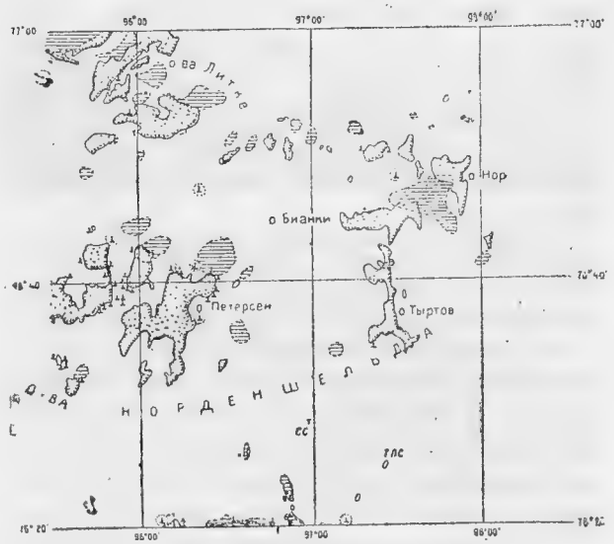
До «Садко» исследования на больших глубинах Полярного бассейна производились только экспедицией на «Фраме» (1893—1896), но тогда методика океанографических наблюдений была далеко не совершенна; поэтому научное значение работ, выполненных экспедицией на «Садко» к северу от Северной Земли, для своего времени было чрезвычайно большим.

На обратном пути «Садко» еще раз подходил к острову Ушакова с целью более подробного изучения окружающего его мелководья, затем, приблизившись к острову Греэм Белл, взял курс на остров Визе и оттуда проследовал Карским морем в Югорский Шар и далее в Архангельск.

Научные результаты экспедиции оказались весьма значительными. Было выполнено сто семь океанографических станций и пятьдесят один гравитационный и тринадцать магнитных пунктов; добыто двести двадцать семь проб морского грунта, частью с больших глубин, причем особенно интересно, что в Гренландском море на глубине 3200 метров удалось обнаружить валунные отложения, принесенные льдами из сибирских морей. Обширные материалы были собраны по гидрологии Вс. А. Березкиным, по гидробиологии Г. П. Горбуновым, по геологии М. М. Ермолаевым, по актинометрии геофизиком Вл. А. Березкиным.

Наконец, наши сведения о северной части Карского моря были существенно пополнены гидрографической экспедицией на «Малыгине» 1935 года, руководившейся И. А. Киреевым. Экспедиция эта установила, что в районе острова Исаченко находится целый архипелаг из семи небольших островов, из которых наиболее крупным является остров Исаченко, возвышающийся над уровнем моря на 53 метра. Этот последний остров, а также острова Кирова и Воронина и несколько небольших островов были засняты топографической съемкой, и положение их было точно зафиксировано астрономическими пунктами. На островах Кирова и Исаченко были обнаружены следы каменного угля.

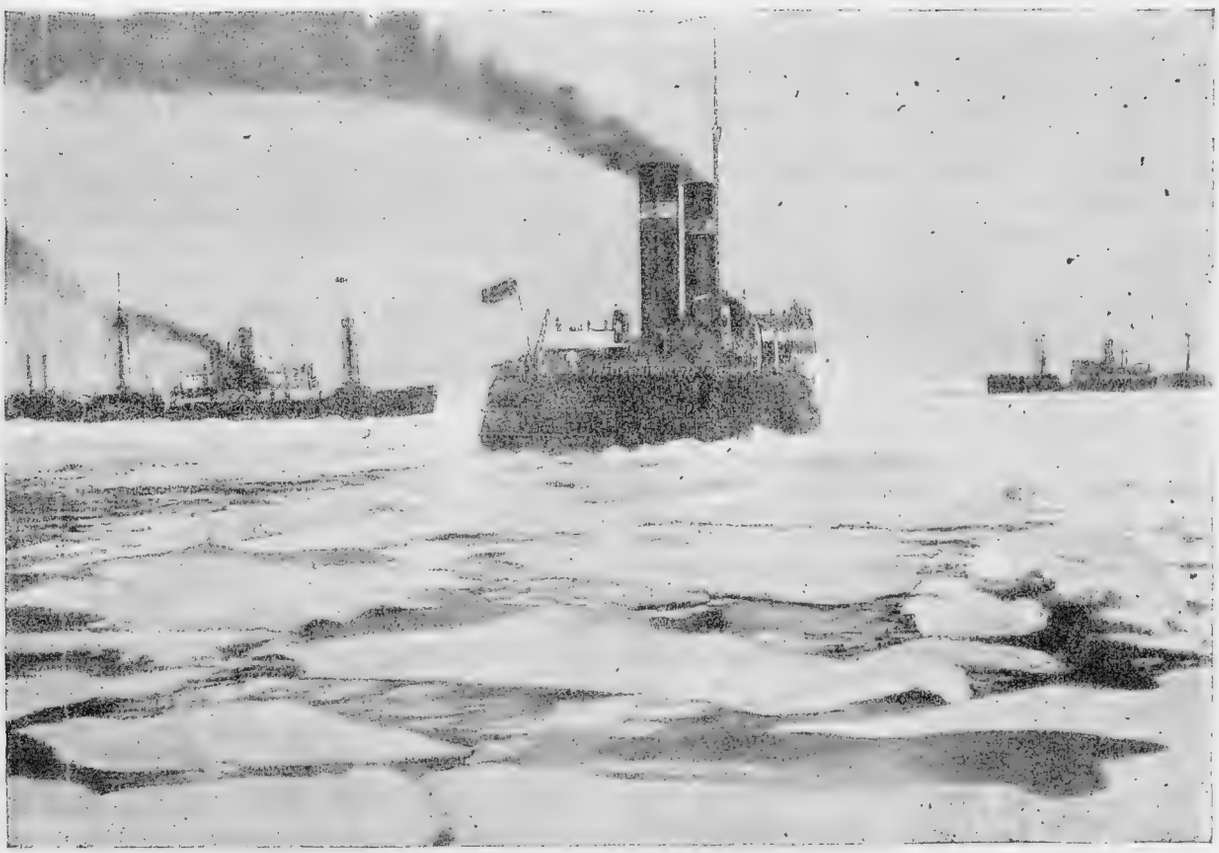
Экспедиция на «Малыгине» выполнила также гидрографические работы в шхерах у берега Харитона Лаптева, причем было установлено, что островов Брюзевиц на самом



Так уточняются карты.

На схеме показаны уточнения карты восточной части архипелага Норденшельда, произведенные в результате гидрографических работ 1938 — 1939 гг. Конфигурация суши, принятая до 1938 г., показана на схеме штриховкой, положение суши, установленное в результате работ гидрографов, — сплошными линиями и точками.

[1] Между северной Гренландией и Землей Гранта.



„Ермак" проводит грузовые пароходы Карской экспедиции.

деле не существует [1]. Кроме того, экспедиция выполнила глубоководные гидрологические и гидробиологические исследования и подробные магнитные наблюдения.

Высокоширотные экспедиции, подобные экспедиции на «Садко» в 1935 году, организовывались и в последующие годы, притом на том же корабле. В 1936 году «Садко» должен был работать в море Лаптевых, но вследствие тяжелой ледовой обстановки в северной части Карского моря кораблю в течение всего августа пришлось помогать в проводке грузовых пароходов. В начале сентября «Садко» был освобожден от участия в проводке судов, но время для работ в высоких широтах моря Лаптевых было уже упущено. Поэтому «Садко» направился от острова Диксона к Земле Франца-Иосифа. В северо-западной части Карского моря экспедиция выполнила ряд комплексных океанографических станций. Научное руководство экспедицией осуществлял В. Ю. Визе.

В 1936 году рейс к острову Уединения и далее к острову Домашнему совершил «Сибиряков». Сменив здесь персонал станции, «Сибиряков» направился к проливу Шокальского, но перед входом в него оказался затертым. После того как «Сибиряков» пролежал здесь двадцать восемь суток в ледовом дрейфе, его высвободил из льдов «Ермак».

В 1937 году в северо-западной части Карского моря (между 76 и 79° N) экспедицией Арктического института на «Нерпе» под руководством К. А. Гомоюнова была выполнена гидрологическая съемка, явившаяся непосредственным продолжением аналогичных работ в предшествовавшем году в южной части моря.

В 1937 году гидрологические работы в северной части Карского моря выполнил также «Седов», а в районе берега Харитона Лаптева «Профессор Визе». Ледовые условия в последнем районе были крайне неблагоприятными, и судно значительную часть времени провело в вынужденном дрейфе.

В 1938 году в Карском море работала экспедиция на судне «Папанин». Большой интерес представляет выполненный в этом году рейс ледового патрульного судна «Мурманец» к мысу Челюскина, которое, выйдя из порта Диксон 9 июля, уже 16 июля вошло в пролив Вилькицкого — срок рекордно ранний.

[1] Эти острова были усмотрены экспедицией на «Веге» в 1878 году и, таким образом, фигурировали на картах в течение 57 лет. Вероятно, шведская экспедиция приняла за острова большие стамухи.

В 1940 году экспедицией на «Седове» под начальством В. И. Воробьева были выполнены обширные промерные работы в районе островов «Известий ЦИК» и Сергея Кирова.

В 1940—1941 годах экспедиция под начальством Д. И. Смирнова провела комплексные гидрографические работы на берегу Харитона Лаптева от полуострова Михайлова до архипелага Норденшельда.

Одним из наименее изученных в гидрографическом отношении участков Карского моря долгое время оставался архипелаг Норденшельда.

Между тем этот участок, лежащий на основной трассе Северного морского пути, имеет большое навигационное значение, что с полной очевидностью выявилось в 1936 году, когда обход архипелага Норденшельда в первую половину навигационного сезона оказался невозможным из-за тяжелых льдов, и суда были вынуждены пользоваться проливами между островами архипелага. Изучение архипелага Норденшельда было начато в 1936 году экспедицией на «Седове». В 1936/37 году здесь работала гидрографическая экспедиция на моторном боте «Торос» под начальством Н. Н. Алексеева, зимовавшая в бухте Ледяной у острова Боневи (недалеко от места зимовки «Зари» в 1900/01 году). Участники экспедиции произвели съемку материкового берега, расположенного против архипелага Норденшельда, а также острова Таймыр, оказавшегося не одним островом, а группой из трех островов (остров Таймыр, остров пилота Алексеева и остров пилота Махоткина).

Впрочем, то, что остров Таймыр состоит из нескольких сравнительно небольших островов, было еще ранее установлено летчиками А. Д. Алексеевым и М. И. Козловым во время полетов в 1932 и 1935 годах.

Гидрографические работы в районе архипелага Норденшельда были продолжены в 1938—1939 годах, когда здесь преднамеренно зимовали парусно-моторные боты «Норд» (начальник А. И. Косой) и «Торос» (начальник В. А. Радзеевский). Первый зимовал в южной бухте острова пилота Алексеева, второй — у острова Джекман, в расстоянии 50 километров от «Норда». Гидрографическими отрядами обоих судов был открыт ряд новых островов и вместе с тем с карт были сняты несуществующие острова. Детальный промер был выполнен в проливе Матисена, который, по мнению гидрографов экспедиции, является «главной магистралью этой части Северного морского пути»[1]. Необходимо все же заметить, что в начале навигационного сезона судам нередко придется выбирать путь вокруг острова Русского, так как пролив Матисена вскрывается в некоторые годы сравнительно поздно.

В 1939—1940 годах в бухте Книповича в Таймырском заливе зимовала гидрографическая экспедиция на судне «Папанин» под начальством С. Г. Карандашова. Этой экспедицией были выполнены топографические и гидрографические работы в Таймырском заливе, заливе Толля и на побережье материка до мыса Челюскина.

В навигацию 1939 года с ледокола «Ермак» под руководством В. П. Мелешко были выполнены обширные гидрологические работы в проливе Вилькицкого (пятьдесят восемь станций, в том числе пять суточных). В том же году в Карском море работали гидрографические отряды на «Садко» (начальник В. И. Воробьев) и на парусно-моторных судах «Мурманец», «Профессор Визе» и «Полярник».

Большое значение для изучения Карского моря имеют устроенные на его берегах и островах гидрометеорологические радиостанции. Правительственное постановление о постройке первых полярных радиостанций состоялось в 1911 году. Постройка станций была начата в 1912 году, и в 1914 году были открыты первые три: на Вайгаче (у восточного входа в Карские Ворота), в восточном устье Югорского Шара и в Маре-Сале (на западном берегу Ямала). В 1915 году была выстроена радиостанция на острове Диксона

Само собою разумеется, что уже в первые годы советской власти, как только начали развиваться карские операции, наличие всего лишь четырех станций в Карском море не могло обеспечить обслуживание мореплавания. Еще в 1920—1923 гг. были оборудованы новые станции в Усть-Енисейском и Новом портах, в проливе Маточкин Шар. Затем сеть станций из года в год расширялась. К 1939 году в районе Карского моря (на островах и материковом побережье) работали 25 станций, причем не все из них действовали постоянно.

Две старейшие карские станции на Маточкином Шаре и Диксоне, а также станция на мысе Челюскина (основана в 1932 году) являются геомагнитными обсерваториями. Обсерватория на мысе Челюскина ведет, кроме того, широкие всесторонние исследования примыкающего к ней обширного района. Так, весной и летом 1935 года сотрудник этой обсерватории Е. К. Федоров выполнил маршруты общим протяжением в 1600 километров с целью магнитной съемки. Весной 1936 года Б. И. Данилов, пользуясь в качестве транспортного средства самолетом и собачьими упряжками, выполнил обширные гидрологические работы (в том числе две пятнадцатисуточные станции) в проливах Вилькицкого и Шокальского.

Работами советских экспедиций, в сущности, открыто целое новое море, ибо до этих

[1] А. И. Косой, Год в архипелаге Норденшельда, М.—Л., 1940, стр. 34.

экспедиций громадная часть водного пространства, находящегося между северной оконечностью Новой Земли, Землей Франца-Иосифа и Северной Землей, никем никогда не посещалась. Уже в 1933 году вышла морская карта северной части Карского моря, составленная на основании работ экспедиций 1930—1932 годов, в последующее же время эта карта переиздавалась со всеми дополнениями и исправлениями, внесенными многочисленными советскими экспедициями, которые работали в этой части Ледовитого океана.

Трудами этих экспедиций был заложен крепкий фундамент, который позволил не только подойти к разрешению кардинальной проблемы Советской Арктики — к вопросу о Северном морском пути, — но и разрешить эту проблему.

ЛИТЕРАТУРА

Брусилов Г. Л., Выписка из судового журнала шхуны «Св. Анна», «Известия Русского географического общества», I, вып. 3 и 4, 1914.

Владимиров Е. И., Героический рейс шхуны «Утренняя заря», Л.—М., 1940.

Косой А. И., Год в архипелаге Норденшельда, М.—Л., 1940.

Лесгафт Э., Льды Северного Ледовитого океана и морской путь из Европы в Сибирь, СПб., 1913.

Нансен Ф., В страну будущего, П., 1915.

Научные результаты экспедиции на ледокольном пароходе «Седов» в Карском море 1934 года», «Труды Арктического института», т. 64 и 83, 1936 и 1937.

Норденшельд А., Экспедиция к устьям Енисея 1875 и 1876 годов, СПб., 1880.

Руднев Д. и Кулик Н., Материалы к изучению Северного морского пути из Европы в Обь и Енисей, П., 1915.

«Садко» под советским флагом». Сборник статей, Л., 1935.

«Северная морская экспедиция на реку Енисей в 1905 году», СПб., 1906.

Студитский Ф., История открытия морского пути из Европы в сибирские реки и до Берингова пролива, СПб., 1883.

«Труды Таймырской гидрографической экспедиции», Л., 1935.

Johnson H., The life and voyages of Joseph Wiggins, London., 1907.

Krusenstern P., Skizzen aus seinem Seemansleben. Hirschberg in Schlesien (без года). Также: Морской сборник, 1863, № 2.

Mohn H., Die Insel Einsamkeit. „Petermanns Mitteilungen", 1879.

„Petermanns Mitteilungen", 1868—1880.

Snellen M., De nederlandsche Pool-Expeditie 1882—1883, Utrecht, 1886.

Судовая печать шхуны
„Св. Анна".

ИССЛЕДОВАНИЯ ЗЕМЛИ ФРАНЦА-ИОСИФА

После того как австро-венгерская экспедиция на «Тегеттгофе» открыла Землю Франца-Иосифа, этот архипелаг не посещался до 1879 года, когда к южным его берегам подошло голландское исследовательское судно «Willem Barents». Пребывание его у Земли Франца-Иосифа было очень кратковременным, и на берег участники экспедиции не высаживались. В южной части архипелага голландцы открыли новый остров, впоследствии названный островом Гукера, по имени известного английского ботаника Иосифа Гукера.

Некоторые географические открытия были сделаны на Земле Франца-Иосифа экспедицией Ли Смита, богатого шотландского яхтсмена, увлекавшегося Арктикой. На собственные средства он построил приспособленную для плавания во льдах паровую яхту «Eira» и в 1880 году направился на ней к Земле Франца-Иосифа.

«Eira» в течение двух недель крейсировала у южных берегов архипелага и обследовала совершенно не известный еще тогда берег между островом Гукера и мысом Ниль, открыв острова Нордбрук, Брюса, Землю Георга, Землю Александры и несколько более мелких островов. Участники экспедиции во многих местах высаживались на берег и произвели ботанические, зоологические и геологические сборы.

Окрыленный успехом, Ли Смит решил основательно познакомиться с Землей Франца-Иосифа и в следующем году снова направился туда на своей «Eira». Но на этот раз Арктика встретила путешественников менее дружелюбно. 21 августа 1881 года «Eira» стояла на якоре у мыса Флора. День был солнечный и тихий, ничто не предвещало близкой беды. Внезапно на востоке показались льды. Увлекаемые стремительным течением, они быстро подошли к тому месту, где стояла «Eira», и начали напирать на нее. Судно, находившееся между льдами и берегом, оказалось в ловушке. От удара большой льдины «Eira» получила пробоину. Люди кинулись к помпам, но течь была так сильна, что воду не успевали откачивать. Видя неизбежную гибель судна, мореплаватели лихорадочно стали выбрасывать на лед продовольствие и разное имущество. Многого спасти, однако, не удалось, так как судно уже стало погружаться. Через два часа после того, как льды надвинулись на «Eira», двадцать пять человек стояли на льду около жалких остатков своего имущества и молча смотрели на то место, где еще так недавно покачивалось на волнах их судно. Теперь из воды торчали только одни мачты.

К счастью, Ли Смит и его спутники, неожиданно очутившись в весьма тяжелом положении, не растерялись. Прежде всего они переправили на берег все, что удалось спасти, в том числе и шлюпки, а затем принялись за устройство жилища, в котором им предстояло провести долгую полярную зиму. Материала для постройки было, правда, немного: несколько досок с разбитой «Eira», камни и мох. К концу августа хижина была уже готова. Она имела 11,5 метра в длину, 3,5 метра в ширину и 1,5 метра в высоту. Крышей служил спасенный с «Eira» парус.

В то же время участники экспедиции собирали скудный плавник, разбросанный на берегу, и деятельно охотились. Продовольствия, которое удалось спасти с «Eira» во время катастрофы, могло хватить не более чем на два месяца, а потому от удачи охоты зависела дальнейшая судьба экспедиции. Всего до наступления зимы на мысе Флора было убито тринадцать медведей, двадцать один морж и тысяча двести кайр. Таким образом, путешественникам удалось обеспечить себя на зиму как продовольствием, так и топливом (отоплялась хижина главным образом моржовым салом).

Когда наступила полярная ночь, дни потекли однообразно, но зимовщики не унывали, и каждый находил себе дело. Много работы потребовала подготовка к предстоявшему летом возвращению на лодках. Надо было изготовить паруса, починить одежду, сварить

и законсервировать мясо. Последнего было в изобилии. Белые медведи подходили к хижине даже во время полярной ночи.

Первая птица появилась на мысе Флора уже 8 февраля, — это была полярная сова. В начале марта начался прилет кайр, и в течение апреля и мая их было убито до 500 штук. В июне Ли Смит и его спутники могли полакомиться гусями, прилетевшими на мыс Флора в довольно большом числе. Но в это время о добывании птицы заботились уже мало: все помыслы были направлены на предстоящий путь домой.

21 июня экспедиция Ли Смита на четырех шлюпках покинула мыс Флора, намереваясь добраться до Новой Земли. Каждая шлюпка была снабжена хронометром, компасом, секстаном и морскими картами, а также оружием и патронами. Продовольствия было взято по 60 килограммов на человека.

Переход до Новой Земли был очень трудным. Шлюпки пробирались небольшими каналами среди ледяных полей, которые то и дело сжимались. Тогда приходилось вытаскивать из воды шлюпки и ждать появления новых разводий. Однажды утомленные путники, вытащив шлюпки на лед, устроились в них на отдых и заснули. В это время льдина раскололась на две части как раз под шлюпками. Ли Смит и его спутники заметили это, лишь когда их разнесло в разные стороны.

Только 2 августа, после сорока двух дней тяжелых испытаний, шлюпки Ли Смита достигли, наконец, Новой Земли. Здесь у западного входа в Маточкин Шар Ли Смит встретил три судна, которые были посланы на розыски пропавшей экспедиции. «Когда я увидел поднимавшихся к нам на палубу путешественников, то едва не принял их за негров — так черны они были от грязи», — описывает один из капитанов спасательных судов встречу с Ли Смитом и его спутниками.

Летняя экспедиция в Арктику Ли Смита, неожиданно затянувшаяся более чем на год, благополучно закончилась. От хижины Ли Смита и его товарищей на мысе Флора теперь не сохранилось ничего: время и свирепые бури стерли все следы ее.

С 1894 по 1897 год на Земле Франца-Иосифа работала английская экспедиция Фредерика Джексона, имевшая целью всестороннее исследование архипелага. В частности, она должна была выяснить вопрос, как далеко на север простирается эта земля и не является ли она наиболее близкой к Северному полюсу и, таким образом, наиболее удобным отправным пунктом для достижения полюса.

Экспедиция Джексона покинула Англию 12 июля 1894 года на судне «Windward» и, зайдя для дополнительного снаряжения в Архангельск, пошла в Югорский Шар. Здесь

„Домик Эйры“ экспедиции Ли Смита на острове Белл.

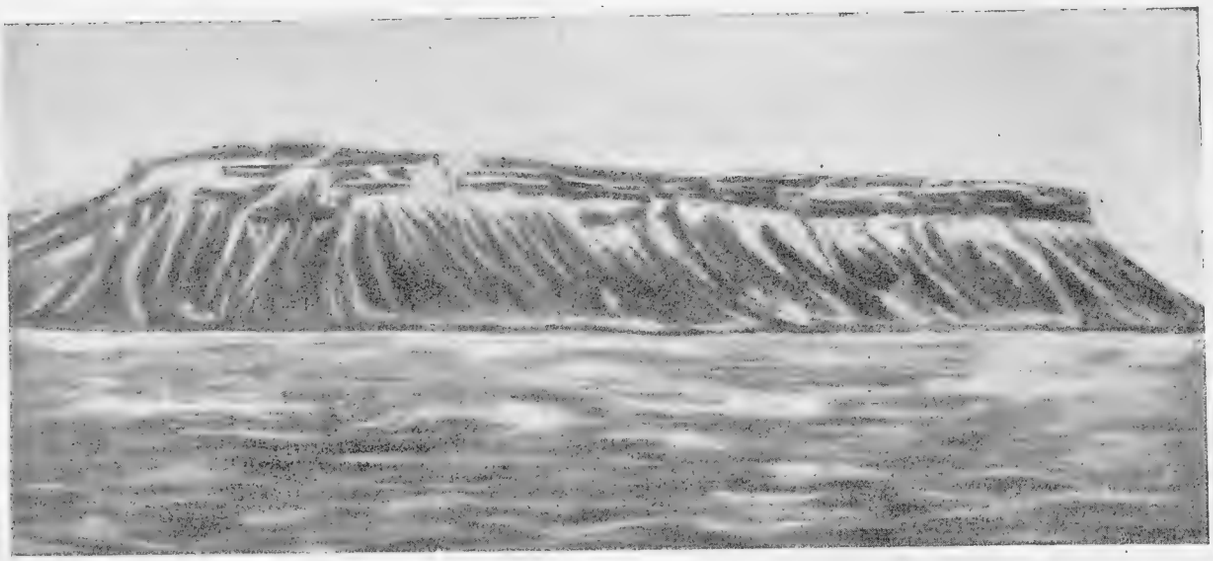
на борт был взят запас угля, а также тридцать остяцких собак. В качестве главного средства передвижения на Землю Франца-Иосифа везли трех северных пони. Джексон впервые сделал опыт применения этих животных в полярных странах, оказавшийся успешным.

25 августа была усмотрена Земля Франца-Иосифа, но вследствие тяжелых льдов подойти к ней удалось только 8 сентября.

Местом зимовки был выбран мыс Флора на острове Нордбрук. Здесь была собрана взятая в Архангельске бревенчатая изба и выстроено несколько сараев. Небольшой поселок на мысе Флора, состоявший из шести строений, получил название Эльмвуд [1].

Согласно плану судно, выгрузив материалы и снаряжение, должно было немедленно вернуться в Англию, но разгрузка и строительные работы так затянулись, что «Windward» пришлось зазимовать у мыса Флора вместе с десятью участниками экспедиции. Зазимовал здесь и русский плотник Варакин, которого Джексон взял в Архангельске в качестве строительного рабочего.

[1] В настоящее время из построек Джексона на мысе Флора не сохранилось ни одной. Имеется только очень маленькая хижина из досок и бамбука, сооруженная здесь, вероятно, американской экспедицией Фиала.



Мыс Флора. Здесь произошли встречи Фритьофа Нансена с Ф. Джексоном и В. Альбанова с экспедицией Г. Я. Седова.

Весной Джексон совершил большую поездку на север, во время которой он выяснил, что, вопреки карте Пайера, Земля Франца-Иосифа состоит из отдельных небольших островов. Джексон первый прошел через широкий пролив, названный им Британским каналом, и нанес на карту ряд новых островов, лежащих к западу и востоку от этого пролива.

Лежащее к северу от Британского канала водное пространство Джексон назвал морем королевы Виктории.

Передвижение по Британскому каналу сильно затруднялось присутствием трещин во льду и полыньями, а также глубоким размякшим снегом. Один пони не выдержал трудностей пути и погиб от истощения. Несмотря на это, Джексон все же считал этих животных вполне пригодными для работ на Земле Франца-Иосифа, если ими пользоваться в первую половину весны. На неровном льду предпочтительнее пользоваться собаками.

Остатки поселения Джексона у подошвы мыса Флора (1914 г.).

Вскоре по возвращении Джексона на мыс Флора начались работы по освобождению судна и подготовке его к обратному плаванию. Уже 3 июля 1895 года «Windward» покинул мыс Флора. Переход в Норвегию был исключительно тяжелым, и судну пришлось пройти через полосу льдов шириной в 300 миль. «Windward» пробыл во льдах шестьдесят три дня, топливо иссякло, и для пополнения его пришлось жечь части судна. Только 10 сентября «Windward» добрался до Варде.

По уходе судна Джексон на шлюпке обследовал южные берега Земли Франца-Иосифа к западу от мыса Флора. Эта поездка показала, что передвижение на лодке у южных берегов Земли Франца-Иосифа связано с большим риском, так как берега эти образованы по преимуществу отвесными стенами ледников, и места, где можно пристать, расположены друг от друга на больших расстояниях. Находясь у берегов Земли Александры и не имея возможности укрыться, шлюпка Джексона была унесена сильным штормом в открытое море, где едва не погибла.

Возвратившись на мыс Флора, Джексон и другие участники экспедиции занялись предварительной обработкой добытых во время экскурсий материалов, а также подготовкой ко второй зиме. Для создания запаса свежего мяса с 13 по 26 августа было убито свыше тысячи кайр. В конце августа эти птицы покинули мыс Флора. Собиралась и заготовлялась ложечная трава, которая служила прекрасным салатом, а в вареном виде напоминала шпинат. Джексон замораживал эту тра-

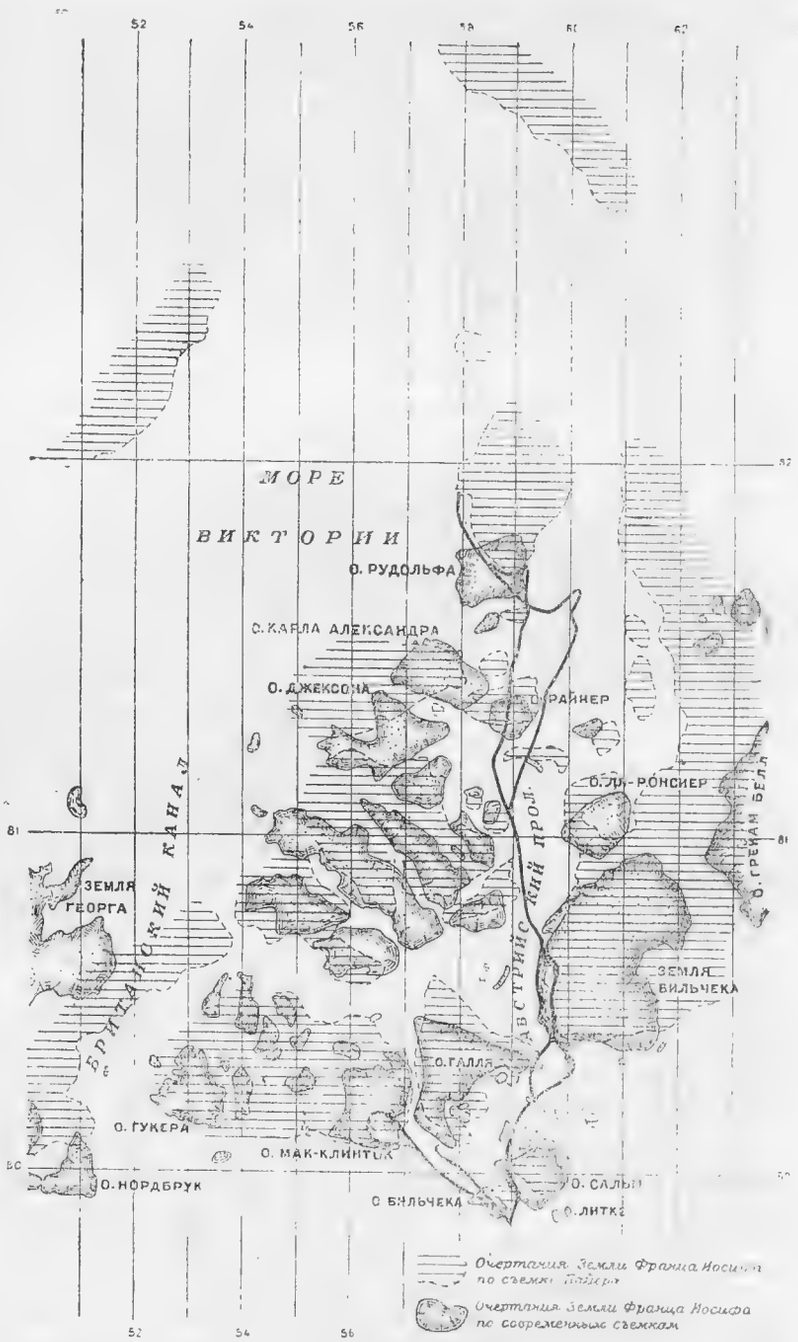
ву в леднике, устроенном в большой ледяной глыбе.

Весной 1896 года Джексон продолжал съемку Земли Франца-Иосифа, причем открыл еще несколько новых островов. 26 июля к мысу Флора пришел «Windward», доставивший свежее продовольствие и снаряжение для экспедиции. Джексон с нетерпением ожидал, что ему доставят новых пони, но должен был разочароваться, так как «Windward» вместо пони привез на мыс Флора четырех оленей с запасом ягеля. По мнению Джексона, эти животные были на Земле Франца-Иосифа «хуже чем бесполезными». Два оленя подохли еще во время стоянки «Windward» у мыса Флора, вскоре пали и остальные.

Третья зима прошла так же благополучно, как и первые две.

Весною 1897 года опять началась экскурсионная работа, причем была обследована до того еще почти не известная западная часть архипелага (Земля Георга и Земля Александры). 22 июля к мысу Флора снова подошел «Windward». Джексон хотел еще остаться на Земле Франца-Иосифа на четвертый год, и только решительный отказ в дальнейшем финансировании экспедиции заставил его проститься с Арктикой и вернуться на родину.

Джексоном и его сотрудниками (геологом Кетлитцем, ботаником Фишером, геофизиком Армитэджем и др.) была проделана на Земле Франца-Иосифа весьма значительная работа. Представление Пайера о Земле Франца-Иосифа как об обширных пространствах суши пришлось оставить, так как на самом деле эта земля оказалась состоящей из многих небольших островов, значительная часть которых была заснята Джексоном. Помимо чисто географических открытий, экспедиция Джексона доставила ценные наблюдения по геофизике, геологии, ботанике и зоологии.



Сравнение современной карты Земли Франца-Иосифа со съемкой Пайера.

Черной линией показаны маршруты санных путешествий Пайера.

В 1895/96 году, когда Джексон проводил свою вторую зиму на мысе Флора, примерно в 180 километрах к северо-востоку от этого мыса, на одном из островов Земли Франца-Иосифа, зимовал Фритьоф Нансен. Попал он на этот архипелаг не совсем обычным путем.

Зимою 1894/95 года Нансен находился на своем экспедиционном судне «Фрам», которое уже второй год дрейфовало во льдах Полярного бассейна и забралось на север так далеко, как это еще не удавалось ни одному судну. От Северного полюса «Фрама» отделяло тогда только расстояние в 700 километров. Но судно в это время неуклонно влекло вместе со льдами на запад, и надежд, что его

снова понесет на север, не было. Нансен решил, что попытка пройти эти оставшиеся 700 километров пешком по пловучим льдам и вступить на полюс могла иметь успех. В рискованный путь он направился в марте 1895 года вместе с Иогансеном, но дойти до полюса им не удалось. Наиболее северная точка, достигнутая Нансеном, лежала в широте 86°14′ N, то-есть находилась от полюса в расстоянии 419 километров. Отсюда Нансен был вынужден повернуть на юг, к ближайшей земле, которой являлась Земля Франца-Иосифа.

Путь до Земли Франца-Иосифа по торосистым льдам, покрытым снегом, был несказанно тяжелым. Итти приходилось по снежному болоту. Только 6 августа измученные путники добрались до Земли Франца-Иосифа. На острове Джексона, находящемся в северной части архипелага, Нансен решил перезимовать, чтобы продолжать свой путь к югу в следующем году. Здесь, на скалистом мысу, Нансен и Иогансен выстроили себе хижину. Стены ее были сделаны из камней, между которыми был мох, а крышей служила шкура убитого моржа.

Работы с постройкой этой хижины было немало, так как Нансену и Иогансену почти все приходилось делать голыми руками. Инструменты, имевшиеся в их распоряжении, были самые примитивные. В качестве рычага для выламывания примерзших камней они пользовались санными полозьями, лопату сделали из плечевой кости моржа, а кирку — из моржового клыка.

Только в конце сентября хижина была готова, и Нансен с Иогансеном имели возможность переселиться в нее. Вернее, это была не хижина, а просто нора, но жить в ней было все-таки лучше, чем в палатке. В длину она имела 3 метра, в ширину 1,8 метра; стоять не согнувшись можно было только в самой ее середине. Вход в хижину представлял собой небольшой коридор, вырытый в земле и прикрытый сверху льдинами. Чтобы попасть в хижину, надо было проползать через этот коридор на животе. Но путники были рады и этому скромному убежищу, защищавшему их и от жестокой стужи и от страшных полярных ураганов. Во время постройки хижины к мысу часто подходили медведи, и Нансен с Иогансеном не упускали случая запастись мясом на зиму. Топливом служило сало убитых здесь же моржей.

Наступила зима. Хижина освещалась жировой лампой, сделанной из нейзильбера, которым были подбиты полозья саней; эта лампа наполнялась звериным салом, а вместо фитиля в нее была опущена марля из походной аптечки. В пищу зимовщики употребляли исключительно медвежье мясо, которое, по их свидетельству, нисколько не надоедало, хотя они и поглощали его ежедневно в огромном количестве. Мясо заедалось горелым салом, которое зимовщики вылавливали из лампы. Нансен называл эти куски сала «пирожными» и уверял потом в написанной им книге, что они казались ему необыкновенно вкусными.

Жизнь в норе тянулась однообразно: еда, сон и небольшие прогулки, если это позволяла погода. Но хорошие дни случались не часто. «Погода ужасная, — вспоминает Нансен характерный зимний день, — ревет такая буря, что почти задыхаешься, когда высунешь нос наружу. Я лежу в норе и пытаюсь спать, спать все время. Но не всегда это удается. Ох, эти долгие бессонные ночи, когда ворочаешься с боку на бок, поджимаешь ноги, чтобы немного согреть окоченевшие ступни, и желаешь только одного в мире: заснуть! Безустанно работает мысль над тем, что-то теперь дома, а длинное тяжелое тело тщетно пытается найти удобное место на неровных камнях. Иогансен спит и храпит на всю хижину. Я рад, что его мать не видит его теперь. Она, наверно, пожалела бы своего мальчика — так он черен, безобразен и грязен. Полосы сажи размазаны у него по всему лицу».

От грязи путешественники страдали больше всего. Белье, превратившееся в тяжелые засаленные лохмотья, прилипало к телу. «Хуже всего приходилось ногам. Кальсоны так крепко прилипали к ногам, что при ходьбе царапали и рвали кожу до такой степени, что образовались раны. Больших забот стоило мне, чтобы в эти раны не слишком много попадало грязи и сала. Насколько возможно, я промывал их мхом и небольшой тряпочкой, намоченной в воде, которую я нагревал в чашке над лампой. Никогда прежде я не представлял себе, какое в сущности прекрасное изобретение мыло. Мы делали много разного рода попыток хоть немного очистить тело от жирной грязи, но все они оканчивались почти одинаково неудачно. Вода не отмывала этой ворвани. Лучше было прибегать ко мху и песку. Песок было нетрудно достать со стен нашей хижины — стоило только соскрести с них лед. Самым действительным средством, однако, было хорошенько вымазать руки теплой медвежьей кровью и ворванью, а затем оттирать их мхом. Тогда они становились такими белыми и мягкими, как руки самой нежной девушки, и нам с трудом верилось, что мы видим часть своего собственного тела. Когда нам был недоступен этот отмывающий материал, мы находили, что хорошо также соскабливать грязь с кожи ножом».

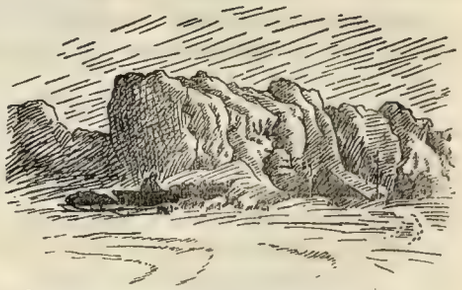
Здоровье Нансена и Иогансена во время их жизни в хижине на острове Джексона не пострадало нисколько. Почти полное отсутствие движения не имело никаких вредных последствий, и, по выражению Нансена, они являлись живым доказательством того, что

К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

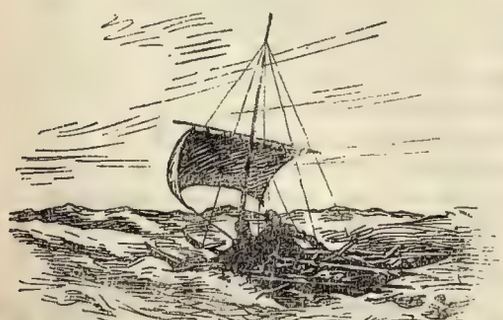
Поход Нансена и Иогансена (март 1895 г. – июнь 1896 г.)

На север!

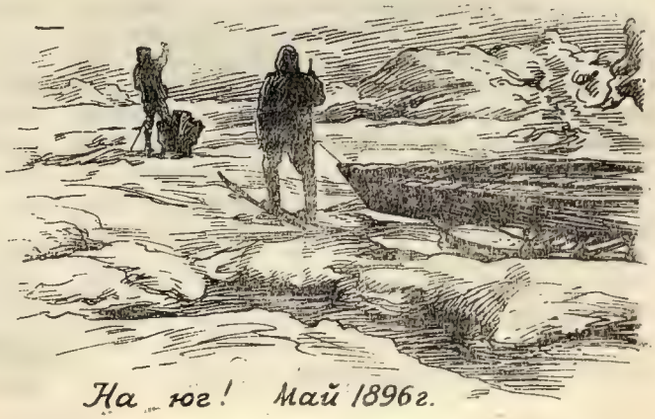
По неровному льду



Самая северная стоянка 86° 14' с. ш.



Под парусом. 25 авг. 1895 г.



На юг! Май 1896 г.

Рисунки из первого издания книги Ф. Нансена „Среди льдов и во мраке полярной ночи", 1897.

Встреча Нансена с Джексоном.

старое мнение, будто цынга происходит от недостатка движений, только заблуждение.

Когда наступила весна, Нансен и Иогансен простились со своей хижиной и продолжали путь на юг. В июне 1896 года они вышли к южным берегам Земли Франца-Иосифа и двинулись вдоль острова Нордбрук на запад по направлению к мысу Флора. Внезапно Нансену почудилось что-то вроде собачьего лая, но мысль о присутствии собаки на Земле Франца-Иосифа показалась ему столь нелепой, что он не поверил своему слуху. Но лай повторился, и несколько раз. Неужели есть люди на этом пустынном острове? У Нансена, как он позже рассказывал, все перемешалось тогда в мыслях.

Но люди здесь были — навстречу Нансену уже двигалась человеческая фигура. Этот замечательный момент Нансен описывает так:

«Мы постепенно приближались друг к другу. Я замахал шляпой, человек сделал то же. Потом мы протянули друг другу руки. С одной стороны — цивилизованный европеец в клетчатом английском костюме, высоких резиновых сапогах, тщательно выбритый и причесанный, благоухающий душистым мылом, запах которого издалека доносился до острого обоняния дикаря. С другой стороны — дикарь, одетый в грязные лохмотья, с длинными всклокоченными волосами и щетинистой бородой, с лицом настолько почерневшим, что естественного белого цвета нельзя было различить под толстым слоем ворвани и сажи. Ни один из них не знал, кто был другой и откуда он пришел».

Человек, встреченный Нансеном, был Джексон. Между ним и Нансеном произошел следующий разговор.

Начал разговор Джексон.

— Здравствуйте.

— Здравствуйте.

— Я чрезвычайно рад вас видеть.

— Благодарю. Я тоже.

— Вы здесь с кораблем?

— Нет, его здесь нет.

— Сколько вас всего здесь?

— Со мной один товарищ у кромки льда.

Вдруг Джексон остановился, пристально посмотрел Нансену в лицо и быстро произнес:

— Не Нансен ли вы?

— Да, я Нансен.

— Клянусь, я страшно рад вас видеть.

И снова начались горячие рукопожатия.

Теперь Нансену и Иогансену возвращение на родину было обеспечено. Через месяц к мысу Флора подошел «Windward» и доставил обоих полярных робинзонов в Норвегию.

Нансен открыл на северо-востоке Земли Франца-Иосифа группу из четырех островов, названную им Белой Землей. После Нансена эти острова не посещались вплоть до 1931 года, когда их видели с дирижабля «Граф Цеппелин». Оказалось, что Белая Земля состоит не из четырех, а из трех островов [1]. В 1932 году к Белой Земле подходило экспедиционное судно «Н. Книпович», а в следующем году здесь промышляло зверобойное судно «Нерпа».

Во время зимовки Нансен и Иогансен производили регулярные метеорологические наблюдения. Ими сделаны также некоторые наблюдения над геоморфологией Земли Франца-Иосифа и собраны естественно-исторические коллекции.

В 1898 году экспедиция на Землю Франца-Иосифа была организована в рекламных целях американским журналистом В. Уэльманом, ставившим себе задачей, если не достижение полюса, то возможное к нему приближение. Это была одна из тех никчемных затей, которыми так богата эпоха «международных скачек к полюсу».

Экспедиция, в составе четырех американцев и пяти норвежцев, вышла в июле 1898 года на судне «Fridtjof» из Архангельска и 28 июля была у мыса Флора. Здесь на борт судна был взят один из джексоновских сараев, который должен был служить экспедиции жилым домом. Местом зимовки Уэльман избрал мыс Тегеттгоф на острове Холла (на юго-востоке Земли Франца-Иосифа). Выгрузив здесь продовольствие, сарай Джексона и снаряжение экспедиции, «Fridtjof» пошел обратно в Норвегию. Жизнь в дощатом сарае оказалась малокомфортабельной: температура внутри дома зимой держалась ниже —10° Ц, стены и потолок были постоянно покрыты инеем.

Осенью участники экспедиции устроили продовольственное депо на западном берегу

[1] Вместо двух островов, названных Нансеном островом Евы и островом Лив, на самом деле существует только один остров, носящий в настоящее время название Евалив.

Земли Вильчека, которое должно было облегчить Уэльману его поход к полюсу. Впрочем, это депо, получившее громкое название форта Мак-Кинлея, находилось всего лишь в 80 километрах от мыса Тегеттгоф. В форте Мак-Кинлея была сооружена хижина из камней, моржовых шкур и нескольких кусков плавника. По малопонятным соображениям Уэльман решил оставить здесь на зиму двух человек. Вызвались матросы Бьервиг и Бентсен. Оба уже были знакомы с полярными странами. Бьервиг когда-то промышлял на Шпицбергене, а Бентсен три года дрейфовал в Полярном бассейне на нансеновском «Фраме». По окончании этой экспедиции он заведовал туристским домом в Адвент-бэе на Шпицбергене.

Фритьоф Нансен на Земле Франца-Иосифа летом 1896 г.

Ненужная затея с устройством продовольственного склада почти под боком стоянки экспедиции окончилась печально. Когда прошла полярная ночь, Уэльман на своем пути к северу завернул в форт Мак-Кинлея. У входа в хижину он встретил Бьервига, который сообщил ему, что Бентсен еще в ноябре занемог и скончался в начале января. Затем Бьервиг пригласил Уэльмана в хижину, где стал приготовлять горячий кофе. Внимание Уэльмана привлекли два спальных мешка. Один из них показался ему занятым чем-то.

— Где вы похоронили Бентсена?..

— Я его вовсе не хоронил, он лежит вот здесь, — и Бьервиг указал на один из спальных мешков.

Когда Уэльман подошел к мешку, он мог убедиться, что там действительно находился труп Бентсена. Вместе с мешком он смерзся в одно целое и был тверд, как камень.

Бьервиг рассказал, что его товарищ, чувствуя приближение смерти, просил не хоронить его во время полярной ночи, опасаясь, что труп его, недостаточно хорошо зарытый, сделается достоянием песцов и медведей. Бьервиг исполнил эту просьбу и в течение двух месяцев, в одиночестве полярной ночи, лежал рядом с телом умершего друга. По словам Уэльмана, тяжелая обстановка, в которой пришлось жить Бьервигу, почти не повлияла на него. «Он был здоров, любезен и казался почти нормальным. Только нервничал немного и жаловался на бессонницу».

На следующий день тело Бентсена общими усилиями было похоронено. Мороз стоял жестокий — термометр Цельсия показывал 42 градуса ниже нуля, и с ледника дул резкий ветер. При такой погоде устройство могилы представляло не легкий труд. Но Бьервига это не смущало. Когда все ушли в хижину, считая тяжелый долг исполненным, Бьервиг еще долго возился около могилы, тщательно обкладывая ее камнями.

— Я обещал ему, что медведям и песцам он не достанется.

Поход Уэльмана к северу с целью достижения рекордно высокой широты полностью провалился. Около острова Рудольфа Уэльман попал на торосистом льду в трещину и сломал ногу, так что возвращаться ему пришлось лежа на санях. Между островом Рудольфа и Белой Землей Уэльман «усмотрел» четыре новых острова, которые и нанес на свою карту. Впоследствии, однако, выяснилось, что никаких островов здесь нет.

Более удачной оказалась санная поездка, предпринятая весною метеорологом экспедиции Болдуином в восточную часть архипелага, где им был открыт большой остров Греэм Белл. 27 июля на мыс Тегеттгоф за экспедицией пришло судно «Capella». Во время возвращения на этом судне были открыты еще три острова: Блисс, Брайс, Альджер.

В тот год, когда Уэльман покинул Землю Франца-Иосифа, сюда прибыла другая экспедиция, которая тоже ставила себе целью достижение высоких широт, при удаче — самого полюса. Эта экспедиция была организована герцогом Абруццким, который и стал во главе ее. Согласно плану экспедиция должна бы-

„Stella Polare" в проливах Земли Франца-Иосифа.

ла на судне дойти до крайних северных пределов Земли Франца-Иосифа, перезимовать там, а весной группа людей во главе с герцогом Абруццким предполагала двинуться отсюда на собаках по морскому льду по направлению к полюсу. Для экспедиции в Норвегии было приобретено хорошее китобойное судно, специально выстроенное для плавания в полярных водах, грузоподъемностью в 570 тонн. Итальянцы назвали его «Stella Polare». В экспедиции участвовало двадцать человек, причем судовой состав состоял главным образом из норвежцев, а остальные были итальянцы. Производство научных работ лежало на капитане У. Каньи, лейтенанте Ф. Кверини и докторе А. Кавальи-Молинелли. Продовольствием экспедиция была обеспечена на четыре года.

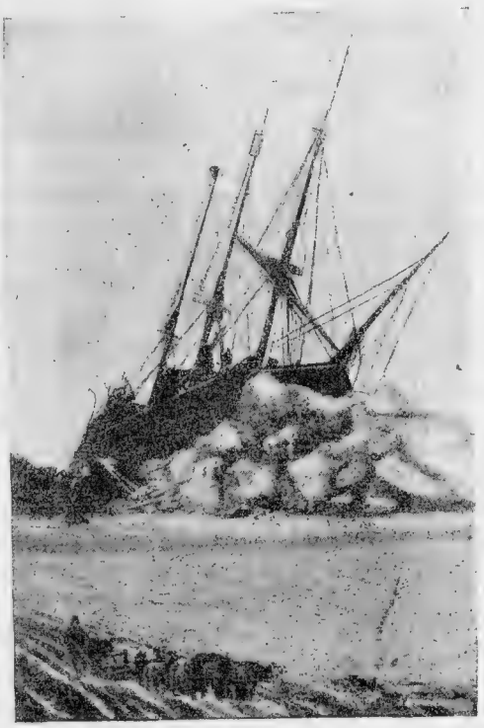
30 июня 1899 года «Stella Polare» прибыла в Архангельск, где на борт были взяты собаки, доставленные сюда из Западной Сибири (всего сто двадцать одна), и снаряжение. Экспедиция покинула Архангельск 12 июля и уже 20 июля была у мыса Флора, не встретив в Баренцовом море затруднений со стороны льдов. На мысе Флора, на случай возможной гибели судна, был выгружен запас провианта на восемь месяцев для двадцати человек, пять тонн угля и четыре шлюпки. 26 июля «Stella Polare» покинула мыс Флора и вошла в Британский канал, где произошла встреча с возвращавшейся на «Capella» экспедицией Уэльмана.

Без особых затруднений «Stella Polare» прошла Британский канал и 8 августа достигла к северу от острова Рудольфа широты 82°04′ N.

Герцог Абруццкий предполагал устроить базу экспедиции на Земле Петермана, но так как этой земли нигде не было видно, то было решено поставить судно на зимовку в бухте Теплиц у западного берега острова Рудольфа. Эта бухта является совершенно не защищенной от напора льдов со стороны моря, в чем экспедиция могла вскоре убедиться. 8 сентября льды стали нажимать на судно и выдвинули его на прибрежную отмель. Судно получило сильную течь, и попытки откачать воду успеха не имели. Топки вскоре залило. Поспешно принялись за выгрузку провианта, топлива и снаряжения.

Так как экспедиция рассчитывала зимовать на судне, то материалами для постройки дома она не располагала. Пришлось зазимовать в палатке. На берегу бухты Теплиц были поставлены две большие палатки, поверх которых была раскинута еще третья. В промежутках между палатками хранились съестные припасы и снаряжение. Слой воздуха между внутренней и внешней палаткой служил прекрасным изолятором. Даже в самое холодное время года температура воздуха во внутренней палатке держалась около +15° Ц, когда топилась печь, а ночью она опускалась до +1°. Расход угля не превышал 50 килограммов в сутки. Собаки помещались в отдельных дощатых сараях.

Зимою герцог Абруццкий сильно отморозил себе руку, и ему пришлось ампутировать



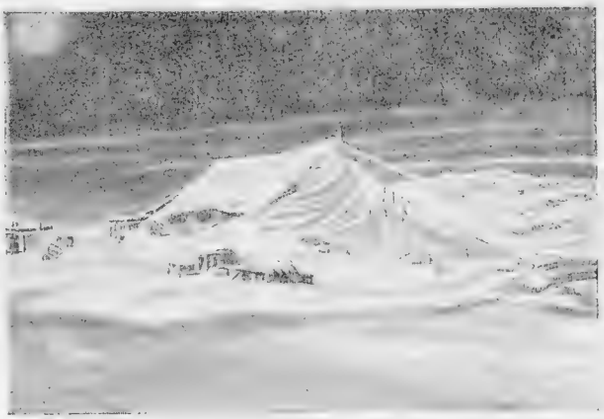
„Stella Polare" в бухте Теплиц.

два пальца. Это лишило его возможности участвовать в весеннем походе к полюсу. Во главе полюсной партии стал капитан Каньи, покинувший бухту Теплиц 11 марта на тринадцати нартах, в которые были запряжены сто две собаки. Полюсную группу сопровождали две вспомогательные партии, каждая в составе трех человек. Цель этих вспомогательных партий состояла в том, чтобы дать Каньи возможность приступить к расходованию собственного продовольствия на возможно большем удалении от Земли Франца-Иосифа. Первая вспомогательная партия покинула Каньи 23 марта, вторая — 31 марта. Из этих партий в бухту Теплиц вернулась только последняя, первая же — в составе лейтенанта Кверини, машиниста Стеккена и горного проводника Олльера — пропала без вести.

Путь по морскому льду был очень труден. Необычайные нагромождения торосов, сквозь которые иногда часами приходилось прорубаться с помощью топора, сильно замедляли продвижение. Временами встречались широкие каналы во льду, которые также задерживали путешественников. В течение всего марта морозы стояли крепкие, и температура воздуха опускалась ниже —50°. От морозов итальянцы очень страдали. Когда путники по вечерам готовились к ночлегу, то спальные мешки оказывались твердыми, как дерево. Приходилось их растягивать, на что уходило немало времени, но и после этого человеку только с трудом удавалось втиснуться в мешок. От дыхания мешки изнутри покрывались инеем. Когда человек забирался в мешок, то этот иней постепенно таял, и просыпаться приходилось в мокром, холодном компрессе. Как только путники вылезали из мешков, одежда на них мгновенно замерзала.

Вместе с Каньи к полюсу шли горные проводники Петигакс и Фенойлье и матрос Канепа. На последнем лежала тяжелая обязанность убивать собак, ибо, по расчету, до полюса можно было дойти только в том случае, если кормить собак мясом собак же. К обязанностям «мясника» Канепа приступил 1 апреля. Первой жертвой пала маленькая черная собака, которая повредила себе ногу и потому была менее полезна, чем другие. Для оставшихся 48 собак она доставила 11 пайков. Постепенно выбор обреченных собак становился все труднее. Сначала уничтожали самых слабых, потом таких, которые имели привычку грызть упряжь или убегали ночью, а утром не давались в руки.

25 апреля Каньи окончательно убедился в том, что вследствие слишком медленного передвижения по льду дойти до полюса не удастся. Утешением было то, что в этот день путники находились уже в широте 86°34′ N, то-есть побили на 20 миль рекорд, поставленный Нансеном в 1895 году. На крайнем северном пункте Каньи положил на лед три жестяные трубки, куда были вложены записки со следующим содержанием: «25 апреля 1900 года; широта 86°31′ N [1], долгота 68° к востоку от Гринвича. Достигнув этого пункта, я возвращаюсь обратно, имея при себе съестных припасов на 30 дней, 200 пайков пеммикана, 4 нарты и 34 собаки с 300 пайков для них. Все здоровы. Каньи».



Лагерь экспедиции герцога Абруццкого в бухте Теплиц.

Обратный путь оказался во много раз тяжелее, тем более, что путники были сильно утомлены и истощены.

На третий день обратного пути Каньи почувствовал такую слабость, что садился на сани. Канепа тоже еле передвигал ноги. Каньи, кроме того, страдал еще от боли в отмороженном пальце, который сильно гноился. Каньи решился ампутировать палец при помощи ножниц, так как другого инструмента не было. По этому поводу он записал в своем дневнике следующее: «Маленькая косточка оказалась очень твердой, и резать ее было очень больно. На эту маленькую операцию, которую доктор кончил бы в три минуты, я потратил два часа, доставив этим не особенно приятное развлечение своим спутникам, которые вынуждены были помогать мне. Канепа не выдержал и, несмотря на бурю и метель, вышел из палатки».

Уже в начале мая состояние морского льда стало сильно изменяться: всюду появились полыньи и каналы, а ледяные поля покрылись глубоким снегом, в котором путники проваливались иногда по бедра. В довершение бед льды течением и ветром беспрестанно относило на запад, отдаляя путников от острова Рудольфа, к которому они стремились. Можно ли будет при том убийственно медленном передвижении, которое только было возможно по этой ужасной ледяной поверхности,

[1] Сделанное позже более точное вычисление показало, что Каньи достиг широты 86°34′.

преодолеть этот дрейф, этот вопрос, вопрос жизни или смерти, неотступно стоял перед Каньи и днем и ночью. 19 мая он записал в свой дневник: «Спутники мои скоро заснули, но я не мог закрыть глаз от лихорадочного волнения. Я вынул свою записную книжку, вычислял и снова перевычислял наше местоположение и ломал себе голову над тем, что нас ожидает... Бывают минуты, когда я думаю, что все кончится катастрофой. Когда съестные припасы выйдут и мы не в состоянии будем бороться с течением, перед моими глазами вырастает призрак голода... Ужасный конец Де Лонга [1] и экспедиции Грили [2] представляется мне со всеми страшными подробностями, и среди окружающей меня тишины я с сожалением смотрю на спутников, спящих около меня... Но будем бороться до конца».

В начале июня море превратилось, по выражению Каньи, в «полярное болото». Каждый день приходилось на небольших льдинах, служивших в качестве паромов, переправляться через огромные полыньи и каналы. Нередко льдины не выдерживали, и тогда путники падали в ледяную воду, а груз на нартах подмокал. О том, чтобы двигаться по определенному курсу, уже не могло быть речи. Шли, куда позволял лед. При этом случалось, что после многих часов отчаянных усилий путники выходили на льдину, на которой обнаруживали свои собственные следы.

Продовольствия становилось все меньше, течение продолжало увлекать путников на запад, а состояние льда все ухудшалось. 8 июня Каньи пишет в дневнике: «Чтобы получить воду для питья, мы растопляем снег, горючим материалом нам служит собачий жир [3]. Копоть от фитиля попадает в кастрюлю и ложится черным слоем в снег. Вода, образовавшаяся из снега, принимает темный цвет и отдает не особенно приятным вкусом жира, тем не менее мы пьем ее с удовольствием. В каяке у нас спрятаны были две ноги недавно убитых собак. Мы отделили мясо от одной из них, порезали его маленькими кусочками и вместе с маслом и солью сварили в котелке. Мясо было твердое и сладковатое, но мы громко уверяли друг друга, что оно замечательно вкусно».

На следующий день на горизонте, наконец, показалась земля. 13 июня путники дошли до небольшого острова Омманей и в первый раз за восемьдесят пять дней расположились лагерем на твердой земле, не опасаясь ни ветров, ни течений.

Переход до базы экспедиции на острове Рудольфа был одним из самых трудных и занял десять дней. Все время приходилось скакать со льдины на льдину, которые то погружались в воду, то кувыркались под ногами. 16 июня Каньи записал: «Жертвой нашей пал сегодня мой личный друг Грассо; он доставил нам много хорошего мяса. Собаку эту подарил мне Нансен; она родилась на «Фраме» под 85° северной широты». 23 июля путники дошли, наконец, до бухты Теплиц. Радость возвращения была, однако, омрачена известием, что Кверини с двумя своими спутниками, два месяца назад расставшиеся с Каньи, в бухте Теплиц не появлялись. В следующем году зафрахтованное герцогом Абруццким судно «Capella» поставило трем погибшим памятник на мысе Флора. Этот памятник стоит там и сейчас. На той стороне камня, которая обращена к северу, — туда, где отважных исследователей настигла неожиданная смерть, — высечены их имена.

В июне начались работы по ремонту судна и его освобождению из льда. 16 августа «Stella Polare» покинула место зимовки и в сентябре прибыла в Норвегию.

На Земле Франца-Иосифа экспедиция герцога Абруццкого новых географических открытий не сделала. Во время путешествия Каньи было доказано, что Земля Петермана, которую Пайер видел с крайнего северного мыса острова Рудольфа, на самом деле не существует. Ценные результаты экспедиция дала в области геофизики, а доктором Кавальи были произведены зоологические, ботанические и минералогические сборы.

Попытка Уэльмана и итальянской экспедиции герцога Абруццкого пройти от Земли Франца-Иосифа пешком по пловучим льдам до Северного полюса была повторена американцем Болдуином, принимавшим участие в экспедиции Уэльмана. Деньги на экспедицию Болдуин получил от американского капиталиста Циглера, которому (как рассказывает С. О. Макаров) «у Болдуина понравилась прямоугольная челюсть — признак решительности». В экспедиции участвовало сорок пять американцев и норвежцев и шесть остяков, взятых для ухода за собаками. Оборудована она была необычайно богато. Достаточно упомянуть, что в качестве транспортных средств экспедиция располагала четырьмястами двадцатью собаками и пятнадцатью сибирскими пони.

Однако результаты экспедиции совершенно не соответствовали затраченным на нее средствам. После проведенной на острове

---

[1] Де Лонг, начальник американской экспедиции на судне «Жаннетта», погиб с большей частью своего экипажа от голода в устье Лены в 1881 году.

[2] Из двадцати шести участников американской экспедиции Грили, проведшей три года в арктической Америке (1881—1884), осталось в живых только семь человек.

[3] Итальянцы часто встречали на своем пути тюленей, но, очевидно, не умели на них охотиться. Как известно, тюлений жир является почти единственным горючим материалом, которым пользуются туземцы Крайнего Севера.

Альджер зимы (1901/02) участники экспедиции совершили несколько санных экскурсий по Земле Франца-Иосифа, имевших целью устройство складов провианта на северных островах архипелага. На следующее лето экспедиция вернулась в Америку. Научных результатов экспедиция Болдуина, стоившая около миллиона долларов, дала очень мало, и о ней имеются только небольшие заметки в журналах и газетах. Причиной неудачи экспедиции явилось плохое руководство ею. Прямоугольная челюсть Болдуина не помогла.

Жалкие результаты экспедиции Болдуина, однако, не обескуражили Циглера, и он уже в следующем (1903) году отправил на Землю Франца-Иосифа новую, не менее хорошо снаряженную экспедицию. В состав экспедиции входили одни американцы, с Фиала во главе. Фиала был раньше кавалеристом и участвовал в экспедиции Болдуина в качестве фотографа. Главной целью экспедиции Фиала было тоже достижение Северного полюса, но в этом направлении экспедиция потерпела полное фиаско.

Несмотря на то, что уже печальный опыт итальянской «Stella Polare» показал, что бухта Теплиц является крайне неудачным местом для зимовки судна, Фиала все же решил избрать местом своей стоянки именно эту бухту. Начальника экспедиции уж очень соблазняло то, что бухта Теплиц является на Земле Франца-Иосифа наиболее далеко выдвинутой к северу, а потому достижение полюса казалось отсюда наиболее вероятным. Предостережения опытного капитана «Америки», как называлось судно экспедиции, не помогли. Фиала настоял на своем, и в конце лета 1903 года «Америка» стала в бухте Теплиц на зимовку.

За выбор этой бухты экспедиция дорого поплатилась. Во время жестокого осеннего шторма в бухте взломало лед, «Америку» сорвало с якоря и вместе со льдом вынесло в открытое море. В течение трех суток судно, гонимое беспощадным ветром, дрейфовало в темноте полярной ночи в различных направлениях, под постоянной угрозой разбиться о какой-нибудь скалистый остров. Только на четвертые сутки «Америку», совершенно обледенелую, удалось снова привести в бухту Теплиц.

В декабре судно подверглось здесь такому напору льдов, что дало сильную течь, и участникам экспедиции пришлось оставить его и перебраться на берег. Здесь они устроились в дощатом доме, вывезенном в разобранном виде из Норвегии.

Мыс Столбовой на о. Рудольфа.

Остатки дома экспедиции Циглера — Фиала в бухте Теплиц на о. Рудольфа.
Зарисовано А. Меркуловым, 1936 г.

В конце января поднялся страшный ураган, продолжавшийся несколько дней. Метель была такой сильной, что на расстоянии нескольких метров ничего нельзя было разглядеть. Когда буря стихла, участники экспедиции с удивлением увидели, что там, где стояло их судно, теперь находится один битый лед. Затонула ли «Америка» на месте или же погибла подальше, в море, — так и осталось невыясненным.

Из своей базы на острове Рудольфа Фиала три раза отправлялся на собаках и пони к северу, но каждый раз его останавливали непроходимые нагромождения торосов, и он возвращался обратно, отойдя от Земли Франца-Иосифа только на небольшое расстояние. Дальше 82° северной широты ему пройти не удалось.

По окончании первой зимы Фиала предложил желающим отправиться на мыс Флора, чтобы ждать прихода вспомогательного судна и покинуть на нем Землю Франца-Иосифа. Сам же Фиала решил остаться на Земле Франца-Иосифа еще на один год и повторить попытку побить рекорд Каньи. Партия, отправлявшаяся на мыс Флора, состояла из двадцати пяти человек. Она покинула бухту Теплиц 30 апреля 1904 года на шестнадцати санях, в которые были запряжены пони, и на девяти собачьих нартах.

Во время перехода до мыса Флора, куда партия прибыла 16 мая, три лошади были застрелены на корм собакам, а одна пала от истощения. Собаки, которых было шестьдесят четыре, пришли в хорошем состоянии. По прибытии на мыс Флора обнаружилось, что пони заболели инфекционной болезнью, и всех их, за исключением двух, пришлось пристрелить. Последние были застрелены на пропитание позже.

Американцы расположились на мысе Флора в постройках Джексона и с нетерпением стали ожидать прихода судна. Но им пришлось разочароваться: посланный на Землю Франца-Иосифа корабль не мог пробиться через льды, и американцы были вынуждены зазимовать на мысе Флора. Покидая бухту Теплиц, американцы, естественно, могли захватить с собою только немного продовольствия. К счастью, на мысе Флора имелись запасы, оставленные экспедицией Джексона (для воздухоплавателя Андрэ) и экспедицией герцога Абруццкого.

Охота также явилась существенным подспорьем. За лето было убито семнадцать медведей, шестнадцать моржей, столько же тюленей и несколько сот кайр. Моржовая печень по своим высоким вкусовым качествам очень ценилась участниками экспедиции. В начале лета американцы усиленно занимались сбором яиц на скалах мыса Флора. На этих же скалах, на высоте 180 метров над уровнем моря, был найден бурый уголь, которым американцы и отопляли помещения в течение всей следующей зимы.

Поздней осенью, когда уже наступила полярная ночь, несколько человек решили вернуться с мыса Флора в бухту Теплиц. Осень является крайне неблагоприятным временем для экскурсий на Земле Франца-Иосифа, и этот переход был связан с очень большими трудностями. Проливы среди островов еще не замерзли, но были забиты сплоченным льдом, носившимся в разные стороны под влиянием приливо-отливов. При таких условиях проливы нельзя было пересечь ни на лодке, ни пешком.

Матрос Мэкиернен так сильно отморозил себе пальцы ног, что, с трудом добравшись до острова Альджер, решил здесь зазимовать в домике, оставленном экспедицией Болдуина. Составить ему компанию вызвался Риллье, заведывавший хозяйственной частью экспедиции. Когда весной следующего года остров Альджер посетил один из отрядов экспедиции, то нашел здесь обоих зимовщиков вполне здоровыми.

Путешествие полярной ночью едва не стоило Фиала жизни. На острове Гукера он провалился в глубокую ледниковую трещину, в сужении которой на глубине 20 метров он застрял, не достигнув дна. В то время, когда Фиала вытаскивали из трещины, провалился еще один из спутников. К счастью, падение того и другого обошлось благополучно, и при помощи каната они были извлечены из трещины невредимыми.

Таким образом, зимою 1904/05 года экспедиция Фиала оказалась разбитой на три группы, которые находились на мысе Флора, в бухте Теплиц и на острове Альджер. Весною

1905 года участники экспедиции, жившие в бухте Теплиц, стали постепенно перебрасываться на остров Альджер. Последние обитатели Земли Рудольфа покинули ее 26 мая. 30 июля к Земле Франца-Иосифа подошло вспомогательное судно «Terra Nova», на котором экспедиция и вернулась в Норвегию.

Спустя более 30 лет советские полярники, работавшие на о. Рудольфа, с успехом использовали брошенные на зимовке Фиалы продукты. В доме экспедиции наши полярники обнаружили типографию, печатавшую газету «Полярный орел», механическую мастерскую, большую аптеку и библиотеку. Все служебные помещения и склады были связаны телефоном.

Хотя экспедиция Фиала в отношении достижения высоких широт никакого успеха не имела, все же ей удалось собрать интересные материалы.

Во время многочисленных переходов, главным образом научными сотрудниками экспедиции Петерсом и Портером были произведены съемки островов, которые позволили внести существенные изменения и дополнения в ранее существовавшую и весьма неточную карту Земли Франца-Иосифа.

В 1912 году Земля Франца-Иосифа привлекла внимание русского военного моряка и полярного исследователя лейтенанта Г. Я. Седова, который, подобно его предшественникам, хотел использовать этот архипелаг в качестве базы для достижения Северного полюса.

Как мы уже рассказывали выше, дойти до Земли Франца-Иосифа Седову в 1912 году не удалось, так как экспедиционное судно «Фока» было затерто льдами у северо-западных берегов Новой Земли. Лед взломало только 3 сентября 1913 года, после чего экспедиция продолжала свое плавание к Земле Франца-Иосифа. Запас топлива на судне был крайне ограничен. Пробиваясь через тяжелые многолетние льды к Земле Франца-Иосифа, в топках вместо угля жгли звериное сало, тросы и старые паруса. 13 сентября «Фока» бросил якорь у мыса Флора. Подобрав здесь жалкие остатки угля, оставленные экспедицией Фиала, и набив моржей, экспедиция направилась через Британский канал на север, стремясь дойти до Земли Рудольфа. На широте мыса Муррей «Фока» был остановлен непроходимым льдом, и так как топливо к этому времени почти иссякло, то пришлось где-нибудь поблизости стать на зимовку. Местом зимовки очень удачно была выбрана бухта у северо-западного берега острова Гукера, которую Седов назвал бухтой Тихой.

Условия к началу второй зимовки экспедиции были малоблагоприятными. Из восьмидесяти собак, взятых в Архангельске, уцелело меньше половины. Запас топлива сводился к нескольким моржовым шкурам, 300 кило-

У остатков зимовки экспедиции Циглера—Фиала в бухте Теплиц.
С картины А. Меркулова.

„Св. Фока“ во льдах Баренцова моря.

граммах угольной пыли, пустым бочкам и ящикам. В течение зимы судно отоплялось звериным салом и переборками между каютами. Вследствие крайне однообразной, притом частью недоброкачественной пищи и недостатка свежего мяса среди участников экспедиции распространилась цынга. Только у трех человек экспедиции, с самого начала отказавшихся от солонины (весьма низкого качества), не было никаких признаков цынги.

Седов тоже был болен цынгой, но ни болезнь, ни просьбы участников экспедиции не могли сломить его воли. 15 февраля 1914 года еще до восхода солнца он вышел из бухты Тихой на полюс. В спутники себе Седов выбрал матросов Г. И. Линника и А. И. Пустошного. Оба шли совершенно добровольно, едва ли представляя себе неизбежный исход похода. Провиант, которого могло хватить только до полюса, но никак не на обратный путь, был уложен на три нарты, в каждую из которых запрягли восемь собак.

Путь полюсной партии лежал по восточной стороне Британского канала к северу. Уже в первые дни Седов мог проходить только небольшие расстояния, так как у него сильно болели опухшие от цынги ноги. Вскоре к этому прибавилась боль в груди, которая становилась особенно мучительной при сильных ветрах. На седьмой день по выходе с судна Седов вовсе не мог итти и был вынужден сесть на нарту. Линник и Пустошный все время убеждали Седова вернуться, но он не желал и слышать об этом. «Улыбнется и махнет рукой», — рассказывал Линник. Седов большие надежды возлагал на бухту Теплиц, где думал подкрепиться оставленными там итальянцами и американцами продовольственными запасами и отдохнуть. «В Теплиц-бае я в пять дней поправлюсь», — часто повторял он.

28 февраля путники дошли до какого-то пролива, где их остановила большая полынья. Судя по описанию матросов, это был пролив Неймайера, к северу от Земли Карла-Александра. К этому времени Седов часто терял сознание. Однако, лежа привязанным к нарте, он крепко держал в руке компас и время от времени поглядывал на него, опасаясь, что матросы повезут его на юг. Только убедившись в том, что направление магнитной стрелки на норд совпадает с направлением движения нарты, он успокаивался и впадал в забытье. Всю безнадежность своего предприятия он все же сознавал вполне ясно и временами шептал про себя: «Эх, эх... все пропало».

Чтобы добраться до острова Рудольфа, который виднелся впереди, пришлось сделать большой обход на восток кругом полыньи. Но до этого острова Седову не суждено было дойти. Он стал жаловаться на невыносимый холод и просил спутников стать лагерем. Это было 2 марта, когда Седов настолько плохо себя чувствовал, что перестал вести дневник. Последняя запись в нем была сделана накануне — 1 марта. Разбили палатку, до которой

Седов едва добрался на четвереньках. После того как матросы натерли ему ноги, — на них появились темные пятна, — Седов приказал везти его дальше. Линник пошел впереди, а нарту с Седовым вел сзади Пустошный. На одном повороте Седов, лежавший на нарте в мешке, свалился и упал на снег. Он был без сознания и не заметил своего падения. Только когда матросы стали раскидывать палатку, он спросил: «Линник, почему нарта стоит на месте, а не движется вперед?»

Лагерь 2 марта, насколько можно судить со слов матросов, был раскинут в проливе Неймайера, приблизительно в 3 километрах к югу от острова Рудольфа.

На следующий день неистовствовала буря. Седову стало совсем плохо. Чтобы как-нибудь облегчить его страдания, матросы обсыпали палатку снегом, внутри все время горел примус. Пустошный тоже был болен, из горла и носа у него шла кровь, несколько раз он падал в обморок.

Жестокий шторм продолжался три дня. Нарты занесло снегом, и, чтобы достать керосин, приходилось долго раскапывать их. Замерзли две собаки. Голова Седова почти все время лежала на коленях у матросов, которые около его груди держали горящий примус. 5 марта 1914 года, в 2 часа 40 минут, Седов скончался. Последние его слова были: «Линник, Линник, поддержи». Эту просьбу человека, который никогда не просил, а всего добивался сам, исполнить было уже нельзя.

«Я и Пустошный, — рассказывал Линник, — минут пятнадцать стояли на коленях и молча глядели друг на друга. Затем я взял чистый носовой платок и покрыл им лицо начальника. Первый раз в своей жизни я не знал, что предпринять, и начал дрожать от необъяснимого страха».

Посовещавшись, матросы решили пойти в бухту Теплиц и пополнить свои продовольственные запасы, а главное — взять керосину. Тело Седова они хотели взять на судно. Но буря еще свирепствовала, и о том, чтобы покинуть стоянку, не могло быть и речи. Целую ночь Линник и Пустошный дрогли у тела умершего. Примус не горел, так как запасы керосина подходили к концу.

Только на четвертый день ветер, наконец, затих. Когда матросы вышли из палатки, то обнаружили еще одну околевшую собаку. Увязав нарты и положив на одну из них тело Седова, они двинулись к острову Рудольфа. Но здесь их ждало разочарование: к западному берегу острова вплотную подходила откры-

В кают-компании „Св. Фоки". Справа налево: Пинегин, Павлов, Визе, Сахаров, Седов, Зандер, Кушаков.

тая вода, преграждавшая путь в бухту Теплиц. Итти по леднику матросы не рискнули. Пришлось отказаться от мысли везти тело Седова на судно, и хоронить его тут же на острове. Седов был похоронен в меховой одежде, гроб ему заменил брезентовый мешок. Над небольшой кучей камней, наваленных на тело, был установлен крест из лыж, а рядом положен флаг, который Седов хотел водрузить на полюсе. Около могилы оставили нарту, на которой покойный сделал свой последний путь к северу. Седов похоронен на мысе Аук. Здесь в 1938 году сотрудники полярной станции на острове Рудольфа нашли флагшток и обрывки флага, который Линник и Пустошный положили рядом с телом Седова.

Лейтенант Г. Я. Седов.
(1877—1914)

Обратный путь в бухту Тихую оказался очень трудным. Сильнейшие вьюги мешали матросам ориентироваться среди многочисленных островов архипелага, и они часто сбивались с пути. Собаки, изнуренные скудным питанием и холодом, стали падать. Очень страдали от холода и матросы, так как им приходилось беречь керосин, и на стоянках они не имели возможности отогреться. В отсыревшем спальном мешке они долго не могли заснуть и лежали, ляская от холода зубами. На шестой день пути иссякли последние капли керосина, матросы уже не могли согревать себе пищу.

До судна Линник и Пустошный все же дотащились. Благодаря охоте на птиц свежее мясо имелось в то время на судне в изобилии, и здоровье матросов стало быстро поправляться.

Весною участники экспедиции предприняли несколько экскурсий в южной части архипелага. В. Ю. Визе произвел съемку острова Гукера и некоторых островов к востоку от него; М. А. Павлов исследовал остров Гукера с геологической стороны. Впервые на Земле Франца-Иосифа были поставлены систематические наблюдения над движением ледников.

Лед в районе зимовки взломало 25 июля, и 30 июля «Фока» покинул бухту Тихую. Чтобы дойти до мыса Флора, пришлось распилить на топливо фальшборты и внутреннюю палубу. Кроме того, участники экспедиции охотились на морских зайцев, сало которых тут же бросалось в топки. 2 августа «Фока» подошел к мысу Флора. Здесь восемнадцать лет назад встретились Нансен и Джексон. И снова случилось необычайное. Велико было изумление моряков «Фоки», когда они увидели на берегу людей. Это были два оставшихся в живых участника экспедиции Брусилова — штурман Альбанов и матрос Конрад.

На мысе Флора экспедиция Седова разобрала на топливо постройки экспедиции Джексона. 8 августа «Фока» направился к Мурманскому берегу. Топлива едва хватало, чтобы добраться до открытого моря, где судно могло продолжать свой путь под парусами. Когда было сожжено последнее джексоновское бревно, в топки пошли стеньга, утлегарь, бимсы, внутренняя обшивка и даже мебель. 21 августа, наконец, показалась чистая вода. Через несколько дней экспедиция пришла в становище Рынду на Мурмане, а оттуда направилась в Архангельск.

В то самое время, когда «Фока», покинув Землю Франца-Иосифа, пробивался через льды на юг, через эти же льды на север шло судно «Герта», отправленное Гидрографическим управлением на поиски экспедиции Седова. Начальником спасательной экспедиции был Ислямов, а капитаном судна И. П. Ануфриев. 29 августа «Герта» прибыла к мысу Флора, где Ислямов из оставленной здесь записки узнал, что экспедиция Седова вместе с двумя участниками брусиловской экспедиции покинула Землю Франца-Иосифа еще 8 августа. «Герта» оставила на мысе Флора склад продовольствия и, бегло осмотрев берег от мыса Флора до мыса Кроутера, пошла к Новой Земле. Настоящих поисков спутников Альбанова, однако, предпринято не было.

В следующем году (1915) Гидрографическое управление отправило на Землю Франца-Иосифа новую экспедицию на судне «Андромеда» под командой капитана Г. Поспелова. Экспедиция эта должна была убедиться в том, что на Земле Франца-Иосифа нет участников экспедиций Брусилова и Русанова, а также построить на мысе Флора дом-убежище с полным хозяйственным инвентарем, взамен разобранных экспедицией Седова джексоновских построек.

Плавание «Андромеды» было менее удачным, чем плавание «Герты» в 1914 году: судно не могло дойти до Земли Франца-Иосифа, и дом-убежище на мысе Флора так и не удалось построить.

Чтобы дополнить перечень безрезультатных поисков экспедиций, необходимо еще отметить, что в 1915 году Гидрографическое управление послало «Герту», под начальством доктора Когана, для осмотра берегов Шпицбергена и поисков экспедиции Брусилова в Гренландском море. Вследствие очень неблагоприятного состояния льдов «Герта» обследовала только западные берега Шпицбергена, северные же остались непосещенными.

Г. Я. Седов перед походом к полюсу.

Обратимся теперь к судьбе Альбанова и его спутников, которые, как мы видели в предыдущей главе, покинули «Св. Анну» 13 апреля 1914 года, когда судно находилось к северу от Земли Франца-Иосифа.

Поход Альбанова к Земле Франца-Иосифа был полон необычайных трудностей и лишений. Ездовых собак не было, и тянуть нарты приходилось людям. Нарт и каяков в партии Альбанова было семь, продовольствия имелось на два месяца. Этот груз оказался, однако, слишком тяжелым для ослабевших после трудной зимовки путников. «Только что мы налегли на лямки, — пишет Альбанов, — как с троими из нас приключилась дурнота: сильное головокружение и слабость такая, что пришлось здесь же около нарт лечь на снег и полежать минут пятнадцать». Не оставалось ничего другого, как перетаскивать нарты в несколько приемов. При таком способе, когда один и тот же путь приходилось делать по нескольку раз, партия подвигалась вперед, конечно, очень медленно, тем более, что дорога среди нагроможденных торосов была чрезвычайно тяжелой. В среднем за сутки удавалось проходить около 3,5 километра.

Уже на десятый день трое матросов не выдержали трудностей пути и попросились обратно на судно. Альбанов отпустил их. Оставленные ими две нарты и два каяка были разобраны на топливо.

Самым тяжелым, однако, оказались не торосы и не размокший снег, в котором путники проваливались по колени, а другое предательство, которое путникам приготовили льды: выяснилось, что льды все время относит к западу, то-есть прочь от земли. Такой же дрейф льдов, как мы видели выше, наблюдал в этом районе и Каньи. Судя по широте, определенной Альбановым по солнцу, путники уже давно должны были бы находиться на острове Рудольфа, между тем земли не виделось и следа. Всем стало ясно, что их проносит мимо земли. Это было ужасное открытие. Многие пали духом. Усилились заболевания цынгой. «Куда еще дальше итти? Все равно погибать. Зря только перед смертью маяться», — такие возгласы стали раздаваться все чаще и чаще, когда после недолгого сна Альбанов будил своих путников и убеждал их продолжать путь на юг, к земле.

Наконец, 18 июня Альбанову показалось на горизонте нечто напоминающее землю. «Не могу сказать наверно, что это такое, — пишет Альбанов в своем дневнике, — по крайней мере землю я не так представлял себе. Это были два белых или даже розоватых облачка над самым горизонтом. Они долго не меняли ни формы, ни места, пока их не закрыло туманом.

Не понимаю, что это такое. Я даже ничего не говорю про виденное мною своим спутникам. Слишком часто приходится нам ошибаться за два месяца нашего скитания по льду и принимать за землю и облака и отдаленные торосы».

Только через четыре дня Альбанов окончательно убедился в том, что перед ним земля. Это была крайняя юго-западная часть Земли Франца-Иосифа — так называемая Земля Александры. Долго не верил Альбанов в правильность своего открытия, — таким странным показался ему этот остров, почти сплошь покрытый ледником. «Эта земля какая-то сказочная, фантастическая, почти такая же далекая от действительности, как картина. Ее странный, ненатуральный, лунный цвет, правильная, как по лекалу очерченная, форма совершенно не дают понятия о расстоянии, какое отделяет нас от земли». Почти такое же впечатление острова Земли Франца-Иосифа произвели и на Нансена, когда он их впервые увидел с пловучих льдов.

В. И. Альбанов.
(1881—1919).

Однако добраться до этой «лунной земли» было не легко. Хаотические нагромождения торосов и то и дело появлявшиеся во льдах полыньи и каналы являлись преградой, поэтому приходилось делать длинные обходы. Многим казалось, что до земли так и не удастся добраться. Силы стали окончательно покидать измученных матросов. «Чем ближе мы подходили к острову, тем медленнее тащились мои несчастные спутники. Ничем не мог я побороть их всегдашнюю апатию. Безучастно относились они к будущему и предпочитали при первой возможности где-нибудь прилечь, уставившись в небо глазами». Но Альбанов не терял мужества. Ударами кулака он заставлял спутников подниматься и напрягать последние силы.

8 июля несчастные дотащились, наконец, до земли. К этому времени все их запасы продовольствия состояли из 2 килограммов сухарей, 200 граммов сушеного мяса и 1 килограмма соли. Несказанно были обрадованы путники, когда нашли на мысе Мэри Гармсуорт множество птиц и гагачьих яиц. Отдохнув здесь несколько дней и набравшись сил, они направились к мысу Флора. Разделились на две партии. Одна шла пешком по леднику Земли Александры, а другая плыла на двух каяках вдоль берега. Моржи неоднократно пытались атаковать каяки, и не раз смелые моряки были на краю гибели.

Казалось, что теперь, когда Альбанов со спутниками добрались до Земли Франца-Иосифа, все трудности остались позади. Но на самом деле именно здесь на путешественников и обрушились самые большие несчастья. В партии, шедшей по берегу, от крайнего истощения заболел один из матросов — Архиреев. В конце концов у него отнялись ноги, и он неподвижно лежал на снегу, перестав отвечать на вопросы. Спутники покинули его и пошли дальше — догонять каяк Альбанова. На следующий день Альбанов приказал привезти больного Архиреева, но тот к этому времени уже умер. Труп его так и остался на льду.

Надо было думать о спасении живых. Почти все они были в жалком состоянии, ноги болели и покрылись цынготными опухолями. Партия, шедшая по леднику, отстала, и когда Альбанов на своих каяках добрался до мыса Гранта, то тщетно ожидал здесь пешеходов. Они так и не пришли, и судьба их неизвестна. Возможно, что они провалились в ледниковую трещину и погибли, но еще вероятнее, что они, потеряв последние силы, просто легли на ледник и остались лежать там, как их товарищ Архиреев.

Несколько позже были предприняты розыски этих людей, не давшие однако никаких результатов.

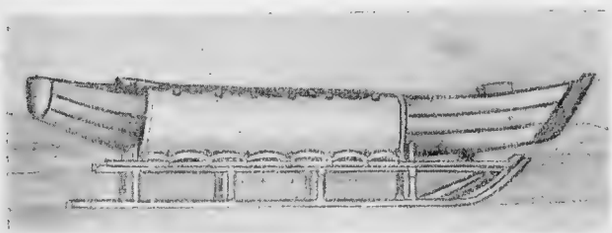
В партии Альбанова состояние путников было не лучше. Когда Альбанов пристал к острову Белл, он заметил, что матрос Нильсен еле вылез из каяка. Ходить он уже не мог и добрался до палатки ползком. Вскоре он перестал говорить и понимать слова окружающих. Проснувшись на следующее утро, Альбанов нашел его уже окоченевшим. Тяжелое психическое состояние, в каком находились тогда путники, хорошо обрисовано следующими строками из дневника Альбанова:

«Смерть этого человека не очень поразила нас, как будто произошло самое обычное дело. Только как-то странно было: вот человек шел вместе с нами три месяца, терпел, выбивался из сил, и вот он уже ушел... ему больше никуда не надо. А нам еще надо добраться вон до этого острова, до которого целых 12 миль. Конечно, это не была черствость, бессердечность. Это было ненормальное отупение перед лицом смерти, которая у всех нас стояла за плечами. Как будто враждебно поглядывали мы теперь на следующего «кандидата», на Шпаковского, мысленно гадая, дойдет он или уйдет ранее. Один из спутников даже как бы со злостью прикрикнул на него: «Ну, ты, чего сидишь, мокрая курица! За Нильсеном, что ли, захотел? Иди, ищи плавник, шевелись!» Когда Шпаковский покорно пошел, по временам запинаясь, то ему вдогонку еще закричали: «Позапинайся ты у меня, позапинайся!» Это не была враждебность к Шпаковскому, который никому ничего плохого не сделал. Это было озлобление более здорового человека против болезни, забравшей товарища, призыв бороться со смертью до конца».

Вскоре и сам Альбанов заметил, что его ноги «запинаются», а иногда вовсе отказываются служить. И даже этот человек необычайной воли стал сомневаться, удастся ли ему добраться до желанного мыса Флора, отчетливо видневшегося на горизонте.

21 июля путники поплыли к мысу на каяках. Шпаковского, уже потерявшего сознание, пришлось тащить до каяка на руках. В одном каяке находился Альбанов с матросом А. Э. Конрадом, в другом — Шпаковский с матросом Луняевым. Навалил туман, и каяки скоро потеряли друг друга из виду. Потом подул сильный ветер, поднялось волнение.

Так как бороться с ветром и волнами вскоре стало не под силу утлым суденышкам, то Альбанов решил подойти к какой-нибудь льдине и высадиться на нее. Пристали к первому попавшемуся айсбергу и вытащили на него каяк. Забравшись в малицы, Альбанов и Конрад быстро заснули. Они были разбужены треском, — айсберг раскололся под ними, и оба очутились в воде. Долго барахтались они



Каяк на санях.
Рисунок В. Альбанова, 1914 г.

Путь в торосах.
Рисунок В. Альбанова, 1914 г.

в студеных волнах, силясь высвободиться из малиц, и, наконец, взобрались на осколок айсберга. Промокшие, озябшие, они стояли здесь и решали, что предпринять. Оставаться на айсберге при продолжавшемся сильном холодном ветре — грозило верной смертью. Надо было рискнуть и попытаться на каяке добраться до ближайшей земли — острова Белл, который они покинули утром. После шести часов яростной гребли по вспененному морю, ежеминутно грозившему поглотить маленький каяк, Альбанову и Конраду удалось добраться до этого острова.

Развели костер, на который пошло все, что у них оставалось горючего: обломки нарты, лыжи, бинты из аптечки. Когда путники немного согрелись и подкрепились едой, они забрались в мокрые малицы. Но отдых был плохой: оба дрожали от холода, а у Конрада вдобавок оказались отмороженными пальцы на ногах. Надо было собрать последние силы и во что бы то ни стало добраться до мыса Флора. К счастью, ветер затих, даже выглянуло солнце. Альбанов и Конрад снова сели в каяк.

На этот раз счастье улыбнулось путникам. Они добрались до мыса Флора, где нашли и дом и продовольствие. Это было 22 июля. Три месяца они скитались по пловучим льдам и островам Земли Франца-Иосифа, терпя несказанные лишения, и чудом избежали смерти. Второй каяк, со Шпаковским и Луняевым, потерянный Альбановым из виду накануне у острова Белл, так и не пришел к мысу Фло-

ра. Вероятно, он затонул во время шторма, когда Альбанов и Конрад сидели на айсберге.

Из 11 человек, покинувших «Св. Анну», до мыса Флора дошли, таким образом, только двое. Они явились вместе с тем единственными уцелевшими участниками экспедиции Брусилова.

На мысе Флора Альбанов и Конрад стали готовиться к зимовке, надеясь, что в следующем году сюда придет какое-нибудь судно. Они привели в порядок маленькую американскую хижину, где и устроились, и стали собирать разбросанные кругом запасы продовольствия и различные предметы снаряжения. Но зимовать им не пришлось, так как избавление явилось неожиданно скоро. 2 августа, как мы уже рассказывали выше, к мысу Флора подошел «Фока».

Необычайно тяжелые условия санного путешествия Альбанова, когда вся энергия была направлена только на сохранение жизни, не позволили заняться какими бы то ни было научными исследованиями. Тем не менее поход Альбанова географически важен в том отношении, что на пути от «Св. Анны» к Земле Франца-Иосифа Альбанов прошел как раз через те места, где на карте Пайера значатся Земля Петермана и Земля короля Оскара, и тем самым окончательно доказал, что эти земли не существуют.

В 1923 году к Земле Франца-Иосифа подходили, не высаживаясь на нее, экспедиция Государственного океанографического института на «Персее» и норвежская экспедиция Иверсена на «Blaafjeld».

В 1925 году Землю Франца-Иосифа посетила английская экспедиция Уорслея на парусном судне «Island»; она выполнила несколько промеров в проливах архипелага, собрала естественно-исторические коллекции и открыла небольшой островок Тома.

В 1927 году к Земле Франца-Иосифа приблизилась на судне «Зарница» экспедиция Института по изучению Севера, но на архипелаг не высаживалась.

В 1928 году Землю Франца-Иосифа посетило несколько судов с целью поисков участников экспедиции на дирижабле «Италия», в том числе советские ледоколы «Красин» и «Седов». Экспедицией на «Красине» были собраны геологические материалы на мысе Ниль, экспедицией на «Седове» — материалы по лоции.

1929 годом открывается новая страница в истории исследования Земли Франца-Иосифа. В этом году по постановлению советского правительства на Земле Франца-Иосифа была выстроена постоянная научно-исследовательская станция. Инициатива этого дела исходила от Арктического института [1], который считал необходимым не только устроить здесь метеорологическую станцию (исключительно большого значения для службы погоды в СССР), но и приступить к детальному изучению архипелага, ибо эпизодическая работа предшествовавших экспедиций была явно недостаточной. Для доставки на Землю Франца-Иосифа построек, продовольствия и снабжения был зафрахтован ледокольный пароход «Седов», которым командовал капитан В. И. Воронин. Общее руководство экспедицией находилось в руках О. Ю. Шмидта.

«Седов» вышел из Архангельска 21 июля 1929 года и уже 29 июля подошел к южному берегу острова Гукера. Здесь был водружен советский флаг, в подтверждение декрета советского правительства от 15 апреля 1926 года, по которому Земля Франца-Иосифа входит во владения Союза ССР. 30 июля «Седов» стал на якорь у мыса Флора.

Знак, установленный Г. Я. Седовым в бухте Тихой.

Местом для устройства станции была выбрана бухта Тихая у острова Гукера, где когда-то зимовала экспедиция Г. Я. Седова. Эта бухта легко доступна для морских судов и, кроме того, условия выгрузки здесь очень благоприятны, так как судно может почти вплотную подойти к берегу. 4 августа приступили к постройке зданий (жилого дома, бани и амбара), а 30 августа станция в бухте Тихой, являвшаяся в то время самой северной в мире [2], отправила свое первое радио. На первый год в бухте Тихой осталось на зимовку семь человек во главе с метеорологом П. Я. Илляшевичем.

---

[1] Тогда еще назывался Институтом по изучению Севера.

[2] Станция в бухте Тихой находится в северной широте 80°20′.

Полярная станция в бухте Тихой (1939 г.). Слева—скала Рубини Рок.

В то время, когда в бухте Тихой производились строительные работы, «Седов» совершил плавание в северную часть архипелага, причем прошел через весь Британский канал и к северу от острова Рудольфа достиг широты 82°14′ N, побив тем самым на 10 миль рекорд, поставленный в этих водах итальянской «Stella Polare» в 1899 году. На острове Рудольфа участники экспедиции высадились в бухте Теплиц и поставили здесь мемориальную доску в память погибших в 1900 году трех членов экспедиции на «Stella Polare». На этом же острове был тщательно осмотрен мыс Бророк в надежде найти могилу Г. Я. Седова; никаких следов ее, однако, обнаружить не удалось.

В течение всего пребывания экспедиции на Земле Франца-Иосифа ученый состав ее занимался исследовательскими работами. Впервые в водах этого архипелага были произведены глубоководные гидрологические наблюдения, выяснившие, между прочим, что близко к северным берегам Земли Франца-Иосифа подходят теплые атлантические воды, занимающие здесь придонный слой.

После устройства на Земле Франца-Иосифа станции этот архипелаг ежегодно посещается советскими экспедициями, которые имеют целью не только смену персонала и снабжение станции, но и выполнение исследовательских работ.

В 1930 году Землю Франца-Иосифа снова посетил «Седов», доставивший в бухту Тихую новый дом для радиостанции. На этот раз экспедиция посетила острова Нордбрук, Белл, Мак-Клинток и Альджер, обследовав их в ботаническом, зоологическом и геологическом отношении. Одним из участников экспедиции, проф. Б. Л. Исаченко, были произведены микробиологические исследования воздуха и воды — впервые в таких высоких широтах.

Летом 1930 года архипелаг посетила норвежская научная экспедиция под начальством Г. Хорна.

Летом 1931 года в западной части архипелага побывала шведско-норвежская экспедиция на судне «Quest». Часть архипелага была заснята аэрофотограмметрически международной экспедицией на дирижабле «Граф Цеппелин».

В том же 1931 году пароход «Ломоносов» (бывший «Эклипс») доставил в бухту Тихую дом для магнитных наблюдений. Эта экспедиция, руководившаяся А. Ф. Лактионовым, выполнила океанографические работы.

Одновременно Землю Франца-Иосифа посетил ледокольный пароход «Малыгин». Это был первый туристский рейс советского судна в Арктику. «Малыгин» доходил на севере до острова Рудольфа. Экспедицией на «Малыгине» было выяснено, что помеченный на карте Джексона в северо-западной части Земли Франца-Иосифа остров Альфреда Гармсуорта на самом деле не существует. Вероятно, Джексон принял за остров большой айсберг.

В 1932 году, в связи с проведением Международного полярного года, была устроена вторая метеорологическая станция на Зем-

Домик советской станции 2-го Международного полярного года на о. Рудольфа.
Зарисовано А. Меркуловым, 1936 г.

ле Франца-Иосифа — на острове Рудольфа, самом северном в архипелаге. Эта станция, расположенная в северной широте 81°48′, была вместе с тем самой северной из всех станций земного шара, действовавших в течение второго Международного полярного года. Она была значительно расширена в 1936 году, когда здесь была основана авиабаза для экспедиции на Северный полюс.

В связи с большими строительными работами в 1932 году к архипелагу было совершено два рейса, оба на «Малыгине» под командой капитана Д. Т. Черткова. Во время второго рейса, осуществленного в августе под начальством полярного исследователя Н. В. Пинегина, «Малыгин» достиг к северу от острова Рудольфа широты 82°28′.

В 1933 году на Землю Франца-Иосифа ходил «Таймыр», рейс которого интересен по позднему времени года, в какое он был осуществлен. «Таймыр» покинул Землю Франца-Иосифа 10 октября. Тем не менее льда на всем пути от Земли Франца-Иосифа до Белого моря не было встречено. Тот же «Таймыр» ходил на Землю Франца-Иосифа в 1934 и 1935 годах. В последнем году он произвел в водах архипелага ценные гидрологические исследования, причем к северу от острова Рудольфа ему удалось дойти до широты 82°11′ N.

В 1935 году к восточным берегам архипелага, обычно труднодоступным из-за льдов, подходила высокоширотная экспедиция Г. А. Ушакова на «Садко».

В 1936 году, в связи с подготовкой операций по устройству станции на дрейфующих льдах в районе полюса, на Землю Франца-Иосифа предстояло завезти большое количество грузов. Рейсы на архипелаг совершили ледокольный пароход «Русанов» и пароход «Герцен». Вследствие неблагоприятного состояния льдов у северо-западных берегов Земли Франца-Иосифа операции затянулись, и «Русанов» вышел от острова Рудольфа в обратный путь только 3 октября. В том же году Землю Франца-Иосифа посетил «Садко», выполнивший в Австрийском и Британском каналах, а также в проливе Маркама гидрологические, гравиметрические и биологические станции.

К северу от острова Холла были открыты два новых островка, положение и очертания некоторых других островов на карте были исправлены.

В навигацию 1937 года первое снабженческое судно («Садко») достигло Земли Франца-Иосифа уже 22 июня, а 29 июня оно находилось у острова Рудольфа, к которому в столь раннее время года суда еще никогда не подходили.

Выход из Архангельска на Землю Франца-Иосифа двух других снабженческих судов сильно запоздал. Одно судно (пароход «Пролетарий») вышло из Архангельска только 28 сентября, а другое (пароход «Рошаль») еще позже, а именно — 5 октября. Ни то, ни другое судно не могло пробиться в бухту Тихую. На помощь «Пролетарию» и «Рошалю» был направлен ледокольный пароход «Русанов», который подошел к судам 11 октября и 16 октября провел их в бухту Тихую. В период с 22 по 28 октября «Русанов» совершил рейс из бухты Тихой на остров Рудольфа и обратно. Плавание к север-

Бухта Тихая. Возвращение с гидрологических работ.
С рисунка А. Меркулова, 1938 г.

ной оконечности Земли Франца-Иосифа в столь позднее время года было осуществлено впервые и представляет в навигационном отношении большой интерес.

Прибыв в бухту Тихую, «Русанов», однако, уже не мог выбраться из нее — бухта оказалась скованной крепким льдом. Вместе с «Русановым» в бухте Тихой зазимовали «Рошаль» и «Пролетарий». Это был первый случай вынужденной зимовки советских судов в водах Земли Франца-Иосифа.

Поздней осенью 1937 года на помощь застрявшим в бухте Тихой судам был направлен ледокол «Ермак». 17 ноября ледокол находился в тяжелых льдах в широте 79°38′ N и долготе 44°10′ E. До 28 ноября «Ермак» делал попытки пробиться к Земле Франца-Иосифа, но все они оказались безуспешными, вследствие чего ледокол вернулся в Мурманск, куда и прибыл 4 декабря.

Ледокольный пароход „В. Русанов" у о. Рудольфа. Выгрузка снаряжения полюсной экспедиции, 1936 г.

Задача освобождения зазимовавших в бухте Тихой судов была возложена на тот же «Ермак» в начале навигации 1938 года. «Ермак» уже 23 мая вышел из Мурманска на Землю Франца-Иосифа. Через шесть дней были усмотрены южные берега Земли Франца-Иосифа, а 31 мая «Ермак» вошел в бухту Тихую. Этот рекордно ранний рейс на Землю Франца-Иосифа также представляет большой интерес. 2 июня «Ермак» приступил к проводке зимовавших в бухте Тихой судов на юг и 5 июня вывел их на чистую воду (в широте 75°45′ N и долготе 47°52′ E).

Опорными пунктами научно-исследовательских работ на Земле Франца-Иосифа долгое время являлись созданные в советское время полярные станции: в бухте Тихой (основанная в 1929 г.) и на острове Рудольфа (основанная в 1932 г.).

Деятельность станции в бухте Тихой расширялась из года в год. В 1929/30 году она производила только метеорологические наблюдения по обычной программе, в следующем году в круг ее работ были включены исследования по геологии и биологии, а в 1931 году здесь устроена магнитная обсерватория (самая северная в мире) и начали производиться — впервые на полярной станции — аэрологические наблюдения при помощи радиозондов.

К началу второго Международного полярного года (1 августа 1932 года) станция в бухте Тихой еще больше расширилась. Здесь были выстроены второй жилой дом, несколько служб и небольших павильонов для научных исследований. В 1932/33 году в бухте Тихой зимовало двадцать человек во главе с И. Д. Папаниным. Научные сотрудники станции выполнили большие и исключительно интересные исследовательские работы. Особенно должны быть отмечены наблюдения над радиоволнами, аэрологические исследования с помощью радиозондов, наблюдения над атмосферным электричеством, а так же геомагнитные исследования.

Магнитолог станции Е. К. Федоров совершил большой маршрут от бухты Тихой до острова Рудольфа, во время которого были определены многочисленные магнитные и астрономические пункты и внесены весьма существенные исправления в карту архипелага, в настоящее время еще далеко не совершенную.

Летом 1933 года в бухте Тихой была установлена, в качестве опытной, первая в мире автоматическая метеорологическая станция. Эта станция, сконструированная проф. П. А. Молчановым, работает без помощи человека: показания всех приборов автоматически передаются при помощи коротких радиоволн. Для исследования Арктики такие автоматические метеорологические станции имеют исключительно большое значение.

Помимо геофизических исследований, сотрудниками станции в бухте Тихой выполня-

Смена пришла.
Эскиз картины А. Меркулова, 1938 г.

лись и некоторые работы в области географии, геологии (Т. Н. Спижарский в 1933—1934 годах) и биологии (Н. П. Демме в 1930—1931 годах и Л. И. Леонов в 1932—1933 годах).

В 1934/35 году в бухте Тихой находились два самолета («У-2» и «Ш-2»), которые под управлением летчика Волосюка совершили над архипелагом около пятидесяти полетов, пробыв в воздухе в общей сложности сто шестьдесят часов. Эти полеты имели главной задачей обследование ледяного покрова моря в районе Земли Франца-Иосифа; во время полетов удалось также внести некоторые исправления в карту архипелага.

В 1938 году в бухте Тихой производилось зондирование высоких слоев атмосферы при помощи самолета.

Изучение промыслового зверя Земли Франца-Иосифа также являлось одной из задач станции в бухте Тихой. Деятельность норвежских зверобоев в районе Шпицбергена и Медвежьего острова привела к тому, что морж там был практически выбит. Форстер в своей известной книге, посвященной истории исследований на Севере (вышедшей в 1784 году), отметил, что моржи покинули район Шпицбергена и переселились в другие, реже посещаемые льдами области[1]. В погоне за моржом норвежцы стали плавать к архипелагу Франца-Иосифа, где они появились впервые в 1886 году, и промышляли вплоть до начала тридцатых годов текущего столетия.

Советские промысловые суда посетили Землю Франца-Иосифа впервые в 1931 году и промышляли здесь, притом с хорошим успехом, в течение следующих трех лет. Опыт советского моржового промысла на Земле Франца-Иосифа показал, что этот промысел экономически эффективен только в том случае, если производится за счет основных запасов зверя. Так как такой промысел, очевидно, в скором времени должен был бы привести к полному уничтожению моржа (как это и случилось у Шпицбергена), то с 1935 года плавание наших зверобойных судов на Землю Франца-Иосифа запрещено.

Уменьшение запасов моржа в Арктике продолжается и в настоящее время. Так, по подсчетам К. К. Чапского, в юго-западной части Карского моря имелось в 1931 году тысяча восемьсот моржей, а к началу 1934 года только тысяча двести.

Станция на острове Рудольфа, как мы уже отмечали выше, являлась базой для воздушной экспедиции на Северный полюс. В 1937—1938 гг. в связи с операциями по устройству дрейфующей станции в Полярном бассейне, а затем для поисков пропавшего во время трансполярного полета самолета Леваневского, на острове Рудольфа и в бухте Тихой находились мощные самолеты под управлением отважных советских летчиков, выполнивших замечательные перелеты как в светлое время года, так и в полярную ночь.

В свое время, покидая остров Рудольфа, Юлиус Пайер писал:

«Годы пройдут, а эти негостеприимные берега останутся все теми же... Только мор-

[1] J. Forster, Geschichte der Entdeckungen und Schiffahrten im Norden, Frankfurt a/O, 1784, стр. 334.

ские птицы совершают свои бесконечные полеты к скалам и обратно к воде. Дикие берега острова смываются водой, несущей неисчислимые полчища льдин и ледяных полей, подчиненных одной лишь воле ветра. В течение короткого лета в растрескавшиеся береговые утесы ударяет прибой, волна с рыданием разбивается о камни, но некому услышать ее жалобу. Тысячелетние глетчеры сползают в морскую пучину. Горы этой страны холода и зимы лишены растительности, они стареют и распадаются, а склоны их, усеянные каменными обломками, кажутся покрытыми костями мертвецов.

Мы повернулись спиной к этому пустынному миру».

Советские люди опрокинули мнение Пайера. Годы прошли, и на острове Рудольфа выросла самая северная в мире научная станция. Уже в 1939 году на острове имелось два жилых дома, столярная мастерская, баня, гараж на три машины, скотный двор, большая механическая мастерская. Два трактора и два вездехода бесперебойно поддерживали связь с самыми далекими уголками острова.

В 1941 году, в связи с особыми условиями военного времени, полярные станции Земли Франца-Иосифа свою работу прекратили.

ЛИТЕРАТУРА

Альбанов В. И., На юг, к Земле Франца-Иосифа. П., 1917.

Визе В. Ю., На Землю Франца-Иосифа, М., 1930.

«Земля Франца-Иосифа», «Труды Института по изучению Севера», вып. 47, 1930

Иванычук М., 14 месяцев на Земле Франца-Иосифа, Харьков. 1934.

На подступах к полюсу. Коллективная книга зимовщиков полярной станции на острове Рудольфа. 1941.

Fiala A., Fighting the Polar ice, London, 1907.

Jackson F., A thousand days in the Arctic, London, 1899.

Luigi Amedeo di Savoia duca degli Abruzzi, La „Stella Polare" nel mare Artico, Milano, 1903. (Имеется очень сильно сокращенный русский перевод этой книги: „К Северному полюсу. Первая итальянская полярная экспедиция под начальством герцога Абруццкого", СПб., год издания не указан).

Second voyage of the „Eira" to Franz-Josef Land, „Proceedings of the R. Geographical Society", V, 1883.

Wellman W., The Wellman Polar expedition, „The National Geographic Magazine", X, No. 12, 1899.

Жетон жертвователю на экспедицию Г. Я. Седова.

ПЕРВЫЕ СКВОЗНЫЕ ПЛАВАНИЯ СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫМ ПРОХОДОМ. ОТКРЫТИЕ СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ

Отдельные участки Северного морского пути были пройдены русскими полярными мореходами XVI—XVII веков и участниками Великой северной экспедиции. Только после этого можно было предпринять серьезные попытки пройти из Атлантики в Тихий океан Северо-восточным проходом.

В середине XVIII века опыт полярных плаваний был обобщен великим русским ученым Михаилом Васильевичем Ломоносовым (1711—1765). Его перу принадлежит выдающееся произведение полярной литературы — научный трактат «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию», написанный в 1763 году.

В посвящении к трактату М. В. Ломоносов писал: «Могущество и обширность морей окружающих требует... рачения и знания. Между прочими Северный Океан есть пространное поле, где... усугубиться может Российская слава, соединенная с беспримерною пользою, через изобретение Восточно-северного мореплавания», то-есть Северного морского пути.

По мнению Ломоносова, географическое положение обязывало Россию искать выходов в свободный океан не в южных, а прежде всего в северных морях.

Ломоносов, после Петра I, выступил инициатором снаряжения русских полярных экспедиций для открытия Северо-восточного прохода. Им был намечен и маршрут экспедиции — от мыса Желания Новой Земли до Берингова пролива.

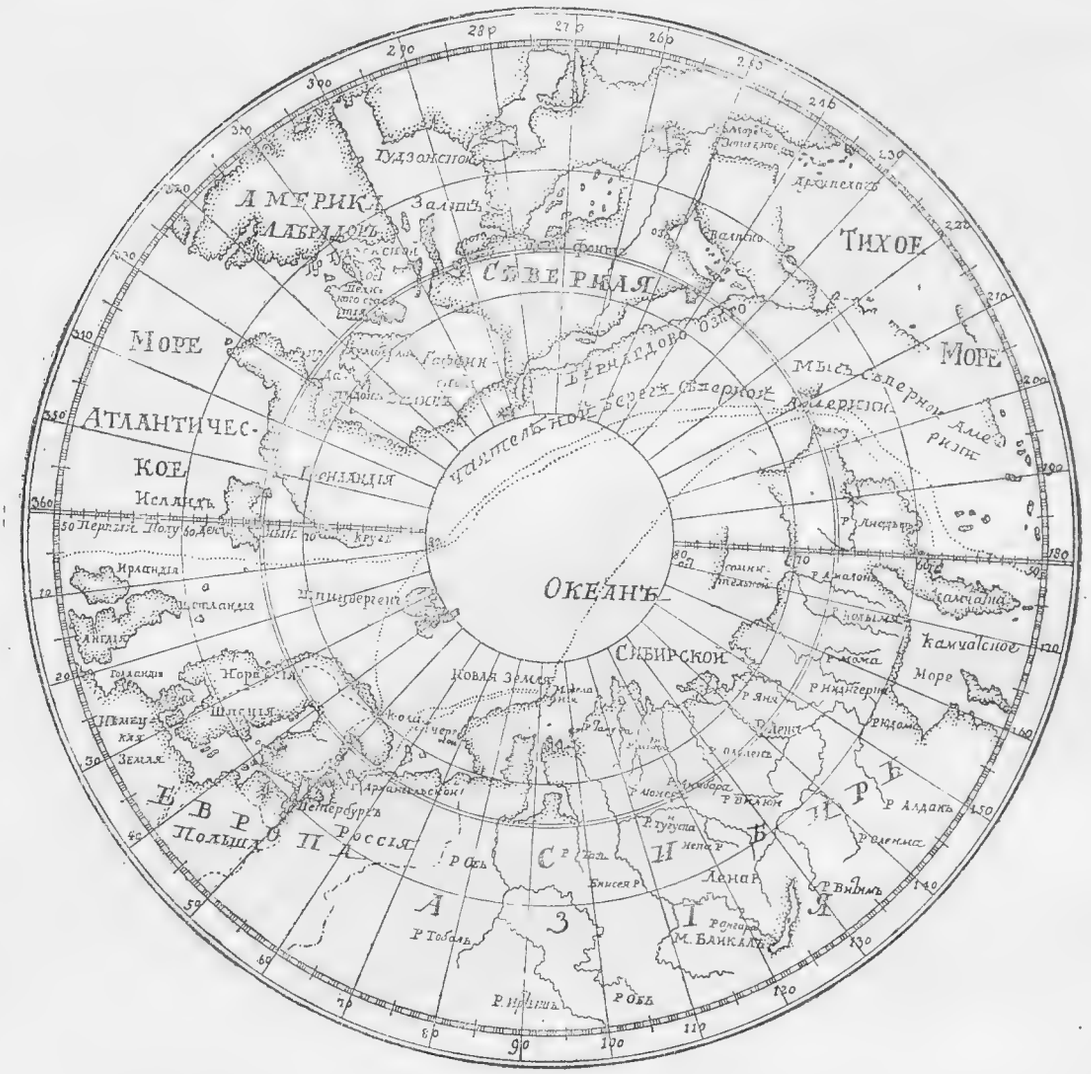
М. В. Ломоносов. (1711—1765).

Впоследствии Ломоносов изменил этот план, и экспедиция Чичагова, как мы видели выше, была отправлена по другому маршруту — к Шпицбергену, с тем, чтобы пройти к Берингову проливу через Ледовитый океан.

Экспедиция, по плану аналогичная экспедиции Чичагова, была отправлена в первой четверти XIX века английским правительством. Ей ставилась задача пройти от Шпицбергена через полюс к Берингову проливу. В инструкции, данной экспедиции, подчеркивалось, что главной целью является достижение Берингова пролива, посещение же полюса не обязательно. В состав экспедиции входили два парусных судна — «Dorothea» под начальством капитана Д. Бьюкена и «Trent» под командованием лейтенанта Джона Франклина, впоследствии знаменитого полярного исследователя.

Экспедиция покинула Англию весной 1818 года. В районе Шпицбергена судам удалось дойти (8 июля) до широты 80°34′ N. В отношении своей главной задачи — прохода в Беринго пролив — экспедиция потерпела полную неудачу, но плавание ее было все же не безрезультатным, ибо удалось выполнить ценные научные наблюдения.

В эти же годы столь же безуспешно кончились экспедиции по изысканию Северного морского пути, предпринятые по инициативе государственного канцлера Рос-



Карта полярного бассейна, составленная М. В. Ломоносовым и напечатанная в качестве приложения к „Краткому описанию".

сии Н. П. Румянцева (О. Б. Коцебу на «Рюрике» в 1815—1818 гг., М. Н. Васильев на «Открытии» в 1819—1821 гг.).

Спустя сто с лишним лет после того, как Ломоносов выдвинул свой проект изыскания Северного морского пути, вопрос этот вновь был поставлен передовыми торгово-промышленными деятелями Сибири — М. К. Сидоровым, А. М. Сибиряковым и др., которым удалось заинтересовать этой проблемой полярного исследователя А. Э. Норденшельда. Швед по национальности, он родился в Гельсингфорсе, хорошо говорил по-русски, много путешествовал по Сибири. После удачных плаваний в Карском море в 1875 и 1876 годах Норденшельд решил итти дальше — сделать попытку пройти на судне вдоль всего северного побережья Европы и Азии из Атлантического океана в Тихий.

Целью экспедиции Норденшельда были, с одной стороны, разнообразные научные исследования на северных берегах Сибири и в омывающих их водах, с другой стороны, — освещение вопроса о возможности установления вдоль побережья Сибири более или менее правильного судоходства.

Издержки по организации экспедиции взяли на себя А. М. Сибиряков, капиталист О. Диксон и шведский король.

Для экспедиции был приобретен сделанный из дуба, зверобойный пароход «Вега», выстроенный в 1873 году (357 регистровых тонн, машина в 60 сил). Кроме того, в качестве вспомогательного судна специально для экспедиции в Швеции был построен небольшой пароход «Лена». С целью снабжения «Веги» и «Лены» углем с экспедицией следовали до устья Енисея пароходы «Fraser» и «Express», имевшие, кроме того, задание доставить из Сибири в Европу груз хлеба.

Из научных работников, кроме Норденшельда, в экспедиции участвовали ботаник Ф. Чельман, зоолог А. Стуксберг, доктор Э. Альмквист, геофизик А. Ховгард (датчанин), гидрограф Дж. Бове (итальянец) и переводчик (также помощник по зоологии) О. Нордквист (русский). Капитаном «Веги» был лейтенант А. Паландер, а «Леной» командовал Г. Иоганнесен. Экипаж «Веги» состоял из двадцати одного человека, не считая командира.

«Вега» покинула «Гетеборг»[1] 4 июля 1878 года и, зайдя на пути в Тромсе, направилась к Югорскому Шару. 31 июня здесь встретились все четыре парохода. На следующий день они вышли в Карское море. Год в ледовом отношении был чрезвычайно благоприятным, и суда, почти не встретив льда, 6 августа достигли острова Диксона. «Лена» по пути сюда сделала остановку у Белого острова с целью его исследования. У острова Диксона «Вега» приняла на борт добавочный груз угля с парохода «Express». 10 августа «Express» и «Fraser» пошли под погрузку в Енисей, а «Вега» с «Леной» продолжали следовать вдоль берегов Сибири дальше на восток. Состояние льдов попрежнему было благоприятное.

А. Э. Норденшельд. (1832—1901).

14 августа «Вега» бросила якорь к западу от острова Таймыра, в небольшой бухте, названной Норденшельдом бухтой Актиния. Густой туман задержал здесь экспедицию на четверо суток. Ученые воспользовались этой вынужденной стоянкой и совершили в окрестностях бухты Актиния несколько экскурсий.

В дальнейшем «Вега» прошла через пролив Матисена, но преследовавший экспедицию на пути следования туман не позволил нанести на карту множество островов, то здесь, то там открывавшихся на пути следования «Веги».

19 августа суда бросили якорь у мыса Челюскина, не встретив сколько-нибудь серьезных препятствий со стороны льда. «Мы достигли великой цели, к которой стремились в течение столетий, — писал Норденшельд — впервые судно стояло на якоре у самой северной оконечности Старого света»[2]. В ознаменование этого события суда расцветились флагами, а мысу Челюскина салютовали из пушки, что обратило в бегство медведя, вышедшего поглазеть на невиданных гостей. У мыса Челюскина экспедиция оставалась до 20 августа с целью определения его местоположения при помощи астрономических наблюдений.

В составленном Норденшельдом описании плавания «Веги» он, касаясь пребывания у мыса Челюскина, между прочим, пишет, что видел здесь большую стаю гусей, «которая летела на юг, повидимому, с полярной земли, расположенной к северу от мыса Челюскина». Норденшельд не ошибся: земля к северу от мыса Челюскина, о которой он догадывался по перелету гусей, действительно существует. Это Северная Земля, предсказанная П. А. Кропоткиным и открытая уже после смерти Норденшельда, в 1913 году.

В море Лаптевых экспедиция встретила также благоприятные ледовые условия. От района островов Петра «Вега» взяла курс на юг, держась недалеко от восточного берега Таймырского полуострова. Интересно, что в течение двух суток «Вега» шла здесь по местности, изображенной на карте в виде суши. После Харитона Лаптева эти воды не посещались больше ни одним судном. Экспедиция Норденшельда выяснила, что восточный берег Таймырского полуострова расположен далее на запад, чем следует по работам участников Великой северной экспедиции.

24 августа с «Веги» увидели впереди остров, оказавшийся островом Преображения, открытым Х. Лаптевым. Участники экспедиции на «Веге» высадились на остров Преображения и обследовали его.

На траверзе дельты реки Лены пароход «Лена», согласно плану, расстался с «Вегой» и 1 сентября вошел в Быковскую протоку. Поднявшись по реке, «Лена» 21 сентября при-

[1] Город на юго-западном берегу Швеции.

[2] Норденшельд не мог знать, что еще в первой четверти XVII века мыс Челюскина обогнуло русское судно. Это, как мы видели выше, было выяснено лишь в 1940—1941 годах благодаря находкам, сделанным в бухте Фаддея и заливе Симса.

„Вега“ салютует мысу Челюскина. Слева — пароход „Лена“.

была в Якутск. Это был первый пароход, пришедший в Якутск с моря, и население, конечно, горячо приветствовало его. Этот пароход, совершивший исторический поход, плавал на Лене еще в тридцатых годах нынешнего века.

«Вега» продолжала свое плавание на восток и была 30 августа у острова Большого Ляховского. Предполагавшаяся здесь высадка не удалась вследствие державшихся у берега льдов. Плавание Восточносибирским морем, куда «Вега» прошла проливом Дмитрия Лаптева, вначале также не представило никаких затруднений. 3 сентября «Вега» была у Медвежьих островов, восточнее которых состояние льдов резко ухудшилось. Единственный доступный для «Веги» путь лежал подле самого берега в так называемой прибрежной полынье. Образование молодого льда, начавшееся 10 сентября, еще более затрудняло продвижение. Особенно тяжелые льды были встречены в районе мыса Шмидта, где отдельные перемычки между льдинами приходилось разбивать топорами и ломами. Сделанный здесь опыт взрывания льда порохом не дал желаемых результатов, других же взрывчатых веществ на «Веге» не имелось. Только 26 сентября «Вега» была у мыса Онман, а тремя днями позже она оказалась окончательно затертой льдом несколько восточнее Колючинской губы, у селения Питлекай. «День проходил за днем, — писал Норденшельд, — но никакой перемены в благоприятную сторону не было, и я с ужасом убедился, что зимовка — на пороге выхода в Тихий океан — стала неизбежной. Этот неожиданный удар было тем труднее переносить хладнокровно, что мы несомненно избегли бы его, если бы успели прибыть к восточному берегу Колючинской губы несколькими часами раньше». «Вега» не дошла до Берингова пролива всего только 200 километров.

Зимовка прошла вполне благополучно. Ученые работали по своей специальности. На берегу, в 1,5 километра от судна, из ледяных глыб была сложена магнитная обсерватория. Участники экспедиции Брюзевиц, Нордквист, Бове и Альмквист иногда совершали экскурсии. «Вегу» часто навещали чукчи, о быте которых экспедиция собрала ценные наблюдения.

18 июля 1879 года, как только вскрылся лед, «Вега» продолжала свое плавание. Вскоре показалась крайняя северо-восточная оконечность Азии, названная Норденшельдом мысом Дежнева [1], а 20 июля «Вега» была в Беринговом проливе. Северо-восточный проход был пройден впервые. Обратный путь «Веги»,

[1] Этот мыс раньше назывался Восточным. Через девятнадцать лет после того, как Норденшельд запечатлел на географической карте заслуги Дежнева, раскачалось и царское правительство, постановившее в 1898 году «мыс Восточный именовать впредь мысом Дежнева».

„Вега" на зимней стоянке.
С фотографии, снятой весной 1879 г. Л. Паландером.

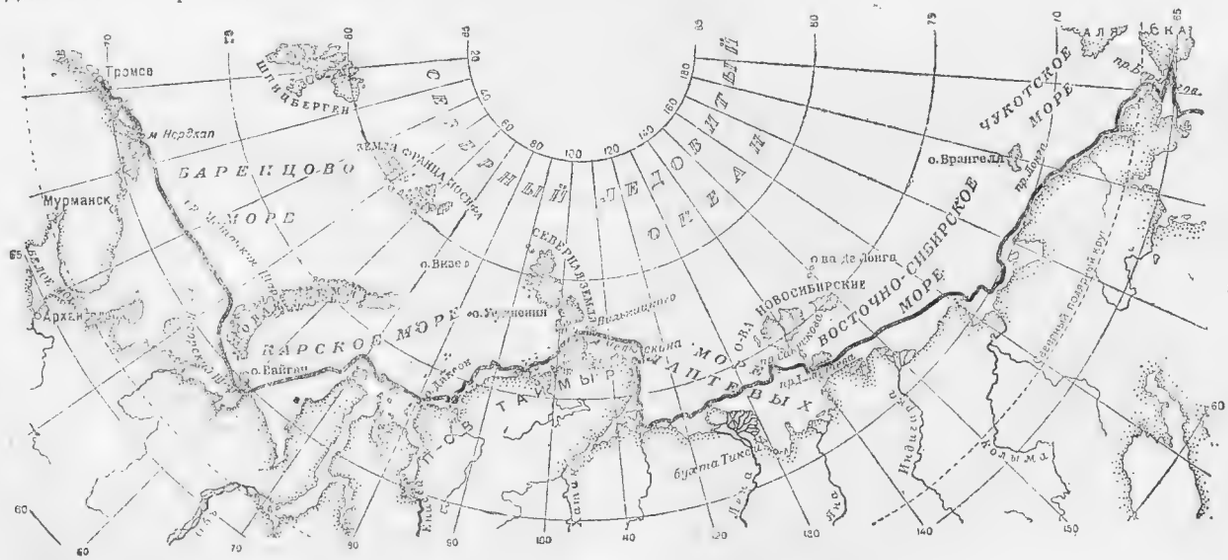
моряков. Но в целом этот путь, насколько нам сейчас известен режим льдов у берегов Сибири, едва ли будет иметь действительное значение для торговли». Иной оценки Норденшельд, прошедший Северный морской путь с вынужденной зимовкой, конечно, дать не мог. Только советские мореплаватели и ученые доказали ошибочность выводов Норденшельда.

После Норденшельда огибали мыс Челюскина экспедиции Нансена на «Фраме» (1893) и Толля на «Заре» (1911). Обе эти экспедиции не преследовали цели сквозного плавания: Нансен спешил начать свой знаменитый дрейф от Новосибирских островов, Толль шел на поиски гипотетической Земли Санникова. Как бы то ни было, они прошли наиболее трудный участок Северного морского пути и могли бы без большого труда пройти и в Тихий океан, повторив тем самым поход «Веги».

который был сплошным триумфом, лежал через Индийский океан, Суэцкий канал и Средиземное море: 24 марта 1880 года «Вега» пришла в Стокгольм.

Практические результаты своего исторического плавания Северо-восточным проходом Норденшельд не преувеличивал. В написанных им по поводу похода «Веги» мемуарах он говорит: «Могут ли повторяться ежегодно плавания, какое совершила «Вега»? В настоящее время на этот вопрос еще нельзя ответить ни безусловным «да», ни безусловным «нет». Результат нашего опыта можно резюмировать следующим образом. Морской путь из Атлантического океана в Тихий вдоль северных берегов Сибири часто может быть пройден в течение немногих недель на приспособленном для этого пароходе, с экипажем из опытных

После этого наступает длительный перерыв в исследовании Северо-восточного прохода, продолжавшийся до 1912 года, когда были сделаны сразу три попытки пройти Северным морским путем, все со стороны русских. С первыми из них, сделанными Г. Л. Брусиловым на «Св. Анне» и В. А. Русановым на «Геркулесе», мы уже знакомы. В том же году, когда отправились в роковое плавание «Св. Анна» и «Геркулес», попытка пройти Северо-восточ-

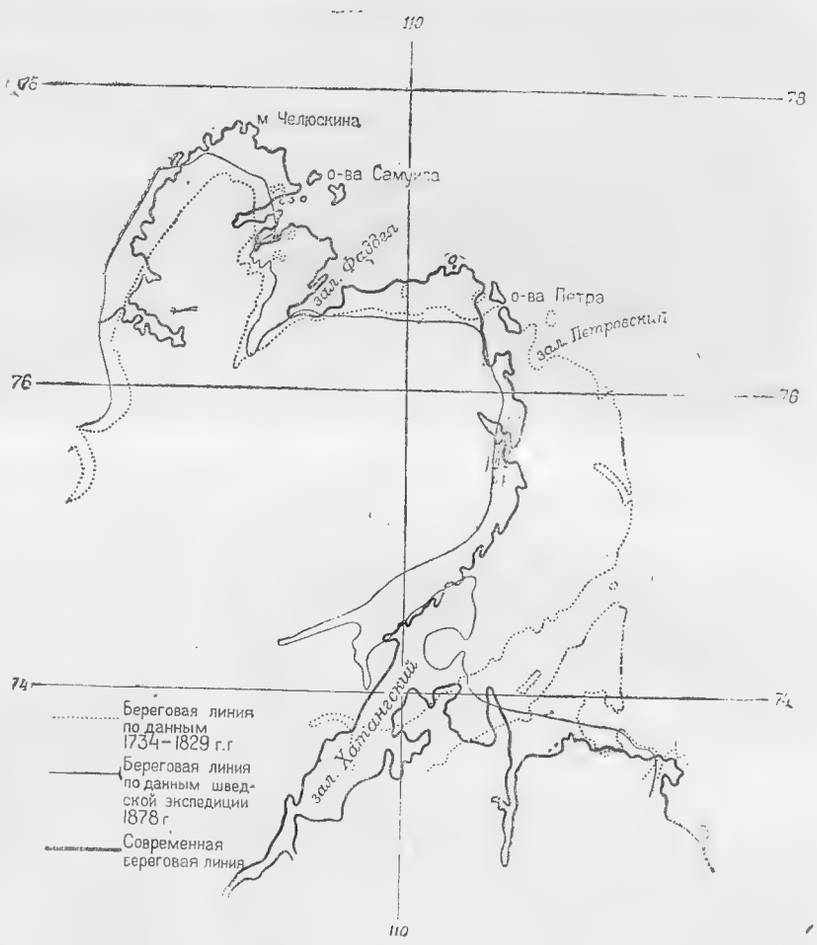


Путь „Веги" 1878—1879 гг

ным проходом была сделана русской правительственной экспедицией.

Война с Японией заставила царское правительство обратить на Северный морской путь серьезное внимание. Когда встала необходимость отправить балтийскую эскадру на Дальний Восток, то поднимался вопрос, нельзя ли осуществить эту переброску Северным морским путем, так как путь вокруг мыса Доброй Надежды, не говоря уже о его большой длине (18 тысяч миль), был связан с трудностями политического характера. Известный военный гидрограф А. И. Вилькицкий, много работавший в полярных водах, считал проход военной эскадры северным путем возможным. Однако, ввиду почти полной неисследованности Северного морского пути, а потому и проблематичности успеха, от переброски военных судов полярными морями было решено отказаться, и эскадра Рожественского пошла к месту своей гибели южными морями.

Интересно мнение, высказанное позже по этому поводу знаменитым химиком Д. И. Менделеевым: «Если бы хотя десятая доля того, что потеряли при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, прошла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море и Цусиму».



Очертание Таймырского полуострова по картам XVIII—начала XIX веков и съемкам экспедиции на „Веге", в сопоставлении с современной береговой линией.

Убедившись в том, что Северный морской путь может иметь большое стратегическое значение, царское правительство признало необходимым приступить к выяснению и изучению условий мореплавания вдоль северных берегов Сибири.

Первоначально проект исследования Северного морского пути был задуман довольно широко: предусматривалась постройка шестнадцати геофизических станций на берегах и островах полярных морей, а также трехлетняя работа трех исследовательских морских отрядов, в составе двух судов каждый. Адмирал В. П. Верховский в записке, представленной морскому министру в 1907 году, писал, что «можно утверждать с вероятностью почти 100%, что через два года от снаряжения экспедиции русские отряды и эскадры боевых судов будут ежегодно делать переходы Ледовитым океаном во Владивосток».

К осуществлению проекта экспедиции, впоследствие сильно сокращенного, приступили в 1908 году, когда на верфи Невского судостроительного завода были заложены два ледокольных транспорта — «Таймыр» и «Вайгач». Эти пароходы имели водоизмещение в 1200 тонн и машину тройного расширения в 1200 индикаторных сил, при двух котлах. При экономическом ходе (8 узлов) радиус действия транспортов был чрезвычайно велик — до 12 тысяч миль (на чистой воде и при тихой погоде). Обводы судов несколько походили на обводы «Фрама», что было сделано для того, чтобы при сжатии льдов корабль выпирался кверху.

Базой «Таймыра» и «Вайгача» являлся Владивосток. В 1910 и 1911 годах работа кораблей ограничивалась гидрографическими исследованиями в районе между Колымой и Беринговым проливом (в 1910 году суда доходили до мыса Инцова).

В 1912 году «Таймыр» и «Вайгач» должны были продолжить эти работы к западу от Колымы, до устья реки Лены. Вместе с тем

Селение Уэлен на Чукотском берегу в 1911 году.
Снимок доктора Л. М. Старокадомского, участника гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана на „Таймыре“ и „Вайгаче“.

экспедиции предлагалось по выполнении гидрографических работ, «если позволит состояние льдов, следовать с описью от устья реки Лены далее на запад, вдоль северного берега Таймырского полуострова, с расчетом пополнить запас угля судов экспедиции в г. Александровске на Мурманском берегу». В составленном помощником начальника этой экспедиции Н. Арбеневым описании ее говорится, что целью экспедиции 1912 года являлось «собрать материал по астрономии, гидрографии, лоции, гидрологии, геодезии и зоологии и все это увенчать сквозным проходом в Петербург».

«Таймыр» и «Вайгач» покинули Владивосток 13 июня 1912 года и 22 июля вышли через Берингов пролив в Чукотское море. Состояние льдов у берегов Чукотки было в том году не особенно тяжелым, и суда испытали затруднения только в районе мыса Шмидта. После описи Медвежьих островов, где были определены два астрономических пункта (на островах Четырехстолбовом и Крестовском), экспедиция продолжала плавание, имея ближайшей целью Новосибирские острова. На пути к этим островам ледовые условия оказались неблагоприятными, и судам при прохождении через льды приходилось по временам давать задний ход. Несколько раз корабли застревали во льду, и только с большими усилиями им удавалось освободиться. 9 августа ледокольные транспорты стали на якорь у острова Большого Ляховского. Гидрографические работы были выполнены затем на островах Малом Ляховском, Столбовом, Васильевском и Семеновском. Попытка подойти с юга к острову Котельному вследствие тяжелого льда не увенчалась успехом.

После захода в бухту Тикси, где были пополнены запасы пресной воды, «Таймыр» и «Вайгач» 28 августа взяли курс на острова Петра, намереваясь затем обогнуть Таймырский полуостров. «На мысе Челюскина, — пишет в своих воспоминаниях Н. Арбенев, — мы решили выпить по бокалу шампанского, так как достижение этого пункта является нашим самым страстным желанием, ибо им определяется 70% удачи сквозного прохода в Петербург в одну кампанию, чего никто в мире еще не сделал». Этой мечте, однако, не было суждено осуществиться. В западной части моря Лаптевых были встречены тяжелые льды, заставившие суда склониться к югу, в сторону Хатангского залива. После девяти суток упорной борьбы, когда корабли находились несколько южнее островов Петра, примерно в 150 милях от мыса Челюскина, начальник экспедиции И. С. Сергеев отдал приказ возвращаться.

9 сентября в море уже интенсивно образовывался молодой лед. «Таймыр» и «Вайгач» пошли в обратный путь. Как раз в этот день изменился ветер, и льды стали отодвигаться от берегов Таймыра. Возможно, что если бы суда выждали еще несколько дней, мыс Челюскина был бы пройден.

На меридиане западной части дельты Лены суда вышли на чистую воду и не встречали льда до мыса Якан (на Чукотском побережье). Неудавшаяся попытка обогнуть мыс Челюскина сильно огорчила участников экспедиции. «Челюскин все дальше и дальше от нас, и тоскливое чувство не только не проходит, но даже растет», — замечает Н. Арбенев. 23 сентября был пройден Берингов пролив, и через месяц «Таймыр» и «Вайгач» пришвартовались к пристани во Владивостоке.

В следующем (1913) году «Таймыру» и «Вайгачу» поручалось продолжать гидрографические работы к западу от устья Лены, описать восточные и северные берега Таймырского полуострова и при благоприятных условиях совершить сквозное плавание до

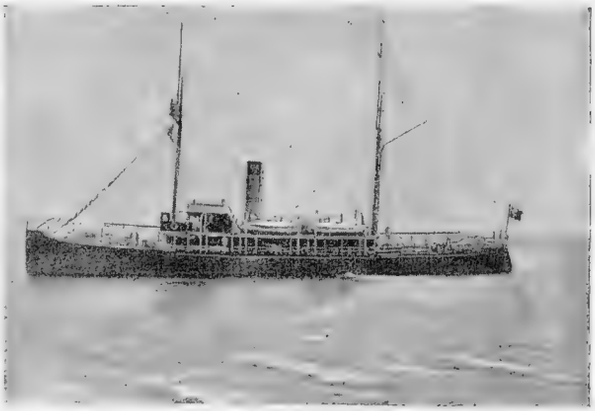
Александровска-на-Мурмане. «Таймыр» и «Вайгач» вышли из Владивостока 9 июля. «В экспедиции все мечтали, что, пожалуй, возвращения во Владивосток больше не будет, что удастся пройти к европейским берегам», — писал участник плавания доктор Л. Старокадомский.

Еще до выхода в Чукотское море тяжело заболел начальник экспедиции И. С. Сергеев. Он покинул экспедицию у устья Анадыря. Вместо него был назначен Б. А. Вилькицкий, сын известного гидрографа А. И. Вилькицкого, возглавлявшего Главное гидрографическое управление.

Берингов пролив был пройден 6 августа, после чего суда разделились: «Вайгач» пошел по направлению к острову Врангеля, с целью выяснить положение кромки льдов, а «Таймыр» последовал вдоль берега Чукотского полуострова на северо-запад. Лето 1913 года было в сибирских морях весьма благоприятным в ледовом отношении, и на пути к Медвежьим островам «Таймыр» не испытал никаких затруднений. «Вайгач» приблизился к острову Врангеля на расстояние 50—60 миль, но из-за сплоченных льдов повернул к мысу Шмидта. 16 августа оба корабля встретились у Медвежьих островов. Отсюда они направились к острову Преображения (в море Лаптевых), но различными путями: «Таймыр» обогнул с севера Новосибирские острова, а «Вайгач» прошел через пролив Лаптева.

20 августа к северо-востоку от Новой Сибири «Таймыром» был открыт небольшой скалистый остров, впоследствии получивший название острова генерала Вилькицкого. Этот островок, имевший в поперечнике не более 1,5 мили, был осмотрен и заснят. Затем «Таймыр» пошел к острову Беннетта с целью забрать там геологические коллекции Толля, собранные последним в 1902 году. Высадке помешал сильный прибой. Не

„Вайгач“ во льдах.



„Таймыр“ на чистой воде.

желая тратить драгоценное время, «Таймыр» продолжал плавание на запад.

Обогнув Новосибирские острова с севера, «Таймыр» 23 августа подошел к восточному берегу Таймырского полуострова, причем на всем пути не встретил льда. В тот же день у острова Преображения произошла встреча с «Вайгачем». Во время своего отдельного плавания «Вайгач» произвел гидрографические работы в проливе Лаптева и в бухте Нордвик.

После встречи экспедиционные суда пошли с гидрографическими работами на север, вдоль восточного берега Таймырского полуострова. На пути обследовали бухту Прончищевой (где на берегу была обнаружена избушка, построенная, вероятно, еще во времена Лаптева), острова Самуила[1] и залив Фаддея. 1 сентября уже отчетливо был виден мыс Челюскина. Но экспедицию ждало разочарование — впереди лежал невзломанный лед. «Оба транспорта стали на ледяной якорь, — пишет Л. Старокадомский. — Настроение участников экспедиции было подавленное: так мало льда было встречено на пути к Таймырскому полуострову, что надежда на свободный путь в Карское море успела превратиться в уверенность, как вдруг натолкнулись на серьезную преграду».

Было решено итти вдоль кромки неподвижного льда на север, чтобы при первой возможности обогнуть льды и снова спуститься к берегам Таймырского полуострова.

На этом пути экспедицию ждали интереснейшие открытия.

2 сентября с кораблей был усмотрен небольшой низменный остров, известный теперь под названием Малый Таймыр. Дальше к северу, к общему удивлению, стали встречаться большие айсберги высотой до 7 сажен над водой.

[1] В 1935 году были переименованы в острова «Комсомольской Правды».

Подъем русского национального флага на Северной Земле 4 сентября 1913 г.
Снимок доктора Л. М. Старокадомского.

Участники экспедиции предполагали, что эти айсберги принесены сюда с Новой Земли или Земли Франца-Иосифа. На самом деле происхождение их было иное, и оно скоро объяснилось.

«3 сентября рано утром, — рассказывает доктор Л. Старокадомский, — справа были замечены очертания берега, на этот раз высокого. Вскоре туман начал подниматься, и шедшие к новым, неизвестным берегам ледоколы увидели широко раскинувшуюся, покрытую изрядно высокими горами землю». «Вайгач» остановился у южного берега вновь открытой земли. «Таймыр» пошел на север, чтобы нанести берега на карту и определить северную границу земли. 4 сентября 1913 года транспорты стали на ледяной якорь, и участники экспедиции высадились на мыс, впоследствии названный мысом Берга. Здесь были произведены астрономические наблюдения и поднят национальный флаг. Тогда же вновь открытая земля была объявлена частью России.

Существование этой земли, как и Земли Франца-Иосифа, предвидел П. А. Кропоткин, писавший в конце прошлого века: «Земля, которую мы провидели сквозь полярную мглу (Земля Франца-Иосифа. — *В. В.*), была открыта Пайером и Вейпрехтом, а архипелаг, который должен находиться на северо-восток от Новой Земли (я в этом убежден еще больше, чем тогда), так еще не найден» [1]. При советской власти архипелаг был назван Северной Землей. Цепь полярных островов, тянущаяся от Шпицбергена до Северной Земли, впоследствии получила в географической литературе название «Барьера Кропоткина» [2].

Продолжая следовать на север вдоль восточного берега Северной Земли, суда достигли 81° северной широты [3]. Здесь сплоченный тяжелый лед вынудил экспедицию повернуть на юг. На следующий день транспорты снова стояли у невзломанного льда между островом Малый Таймыр и мысом Челюскина. Во время предпринятой на Малый Таймыр экскурсии доктор Л. Старокадомский увидел в 5—6 милях небольшой низменный остров, впоследствии названный его именем. Так как лед у мыса Челюскина попрежнему оставался неподвижным, решили отправить на этот мыс, до которого было 12 миль, пешую партию. Экскурсанты поставили на мысе Челюскина знак и произвели ледовую рекогносцировку. Открывшаяся с мыса картина была неутешительной: весь пролив покрывал сплошной ледяной покров, на горизонте всюду держался ледяной отблеск.

Так как лед, не пускавший суда на запад, был не особенно толст (1—1,5 метра), то экспедиция сделала попытку пробиться через него, работая обоими ледоколами рядом. За двадцать часов непрерывного форсирования удалось продвинуться вперед на 4—5 миль. Однако ветер, подувший с востока, стал пригонять разломанный судами лед к кромке. Работа значительно затруднилась. Потеряв надежду пройти в Карское море, Вилькицкий 13 сентября отдал приказ повернуть обратно во Владивосток.

Курс был проложен севернее Новосибирских островов. 18 сентября транспорты вышли к острову Беннетта, где стали на якорь подле северного берега. На остров для розысков коллекций Толля съехала партия во главе с доктором Л. Старокадомским. Было найдено четыре ящика и одна корзина с образцами пород. На восточном берегу

[1] П. А. Кропоткин, Записки революционера, М. — Л., 1933, стр. 147.

[2] С. Анисимов, Путешествия П. А. Кропоткина. М. — Л., 1940, стр. 115.

[3] Считаем необходимым отметить, что даваемое Э. Аргольдом, врачом «Вайгача» (в его книге «По заветному пути», ГИЗ, 1929, стр. 80), указание, будто бы суда достигли широты 82°20′, является неверным.

острова обнаружили остатки хижины, в которой некогда жил Толль. На острове Беннетта экспедиция поставила деревянный крест, к которому прикрепила медную доску со следующей надписью:

ПАМЯТИ ПОГИБШИХ В 1902 ГОДУ
Начальника экспедиции барона
Эдуарда Толль
Астронома
Фридриха Зеберг
Проводников
Василия Горохова
и Николая Протодьяконова.
Гидрографическая экспедиция
Северного Ледовитого океана
5 сентября 1913 года

По окончании описи острова Беннетта суда взяли курс на остров Врангеля с расчетом пересечь «белое пятно», где предполагалось существование так называемой «Земли Андреева». Встреченные льды помешали выполнению этого плана. Ледоколы были вынуждены изменить курс на более южный. Плавание происходило почти все время по чистой воде. 29 сентября суда пришли в Колючинскую губу, где занялись промерными работами. 5 октября был пройден Берингов пролив, и 25 ноября экспедиция вернулась во Владивосток.

В 1914 году задание пройти Северным морским путем из Тихого океана в Атлантический являлось главной целью экспедиции. Все остальные работы предписывалось производить постольку, поскольку они не мешали выполнению основной задачи. Ледокольные транспорты покинули Владивосток 7 июля.

Незадолго до этого здесь была получена просьба канадского правительства оказать помощь находившемуся на острове Врангеля экипажу шхуны «Карлук», раздавленной льдами в Чукотском море в январе 1914 года. Для переговоров «Таймыр» из бухты Провидения перешел в Ном на Аляске и затем в порт Кларенс. В августе оба транспорта встретились у мыса Дежнева, откуда «Вайгач» пошел к острову Врангеля с целью оказать помощь экипажу «Карлука», а «Таймыр» направился в Колючинскую губу.

В 15 милях от острова Врангеля «Вайгач» встретил многолетние тяжелые льды. До 18 августа судно тщетно пыталось пробиться сквозь них, причем в течение двух суток оно было затерто льдами, и ему удалось освободиться только при помощи водолазных и взрывных работ. Получив в борьбе со льдами повреждения (обломалась половина лопасти) и не имея возможности дальше тратить время на врангелевскую операцию, «Вайгач» пошел на соединение с «Таймыром».

21 августа оба транспорта покинули Колючинскую губу и пошли к мысу Челюскина. На пути начальник экспедиции Б. А. Вилькицкий, находившийся на «Таймыре», решил повторить попытку обследовать «белое пятно» Земли Андреева. «Вайгачу» же давалось задание произвести съемку островов Генриетты и Жаннетты. Однако выполнению всех этих задач воспрепятствовали льды. Вопрос о Земле Андреева остался неразрешенным, а острова Генриетты и Жаннетты — непосещенными. «Вайгачу» все же посчастливилось сделать географическое открытие. 27 августа, когда транспорт находился недалеко от острова Вилькицкого, был усмотрен новый остров, впоследствии названный островом Жохова [1], по имени одного из участников экспедиции. Около этого острова произошла встреча с «Таймыром». Силами обоих судов остров, на который была сделана высадка, приближенно положили на карту.

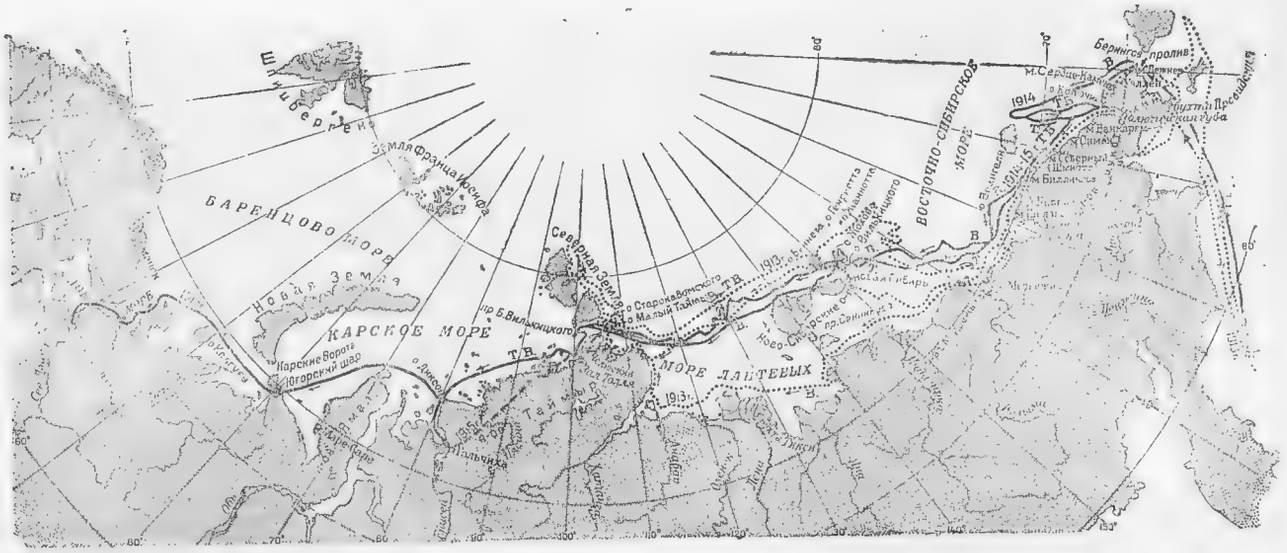
От острова Жохова транспорты направились к Таймырскому полуострову, избрав, как и «Таймыр» в предшествовавшем году, путь вокруг Новосибирских островов. 31 августа суда вышли к островам Самуила и 1 сентября бросили якорь у мыса Челюскина.

«Вайгач» пошел отсюда на северо-запад и на следующий день увидел южный берег Северной Земли, вдоль которого море было чисто от льдов. «Таймыр» же оставался у мыса Челюскина дольше, так как Вилькицкий решил воздвигнуть здесь основательный каменный знак.

Пока люди на берегу были заняты сооружением гурия, на «Таймыр» надвинулось ледяное поле и едва не выбросило корабль на берег. Давление льда оказалось таким сильным, что судно получило пробоину в кормовой части.

Закончив опись южного берега Северной Земли, суда направились через пролив Вилькицкого в Карское море, но сразу же у западного входа в пролив встретили тяжелые льды. «Таймыр» попал здесь между двумя сходившимися ледяными полями. Ледокол приподняло и накренило набок, и на нем был поднят сигнал бедствия. К счастью, напор скоро кончился, и корабль опять выпрямился. Но льды нанесли ему на этот раз тяжелые раны: лопнули тринадцать шпан-

[1] На некоторых картах этот остров носил также название острова Новопашенного, как он был первоначально назван Б. Вилькицким.



Пути ледокольных пароходов „Таймыр“ и „Вайгач“ в 1913—1915 гг.

гоутов, потекли четыре водонепроницаемые переборки, много шпангоутов было согнуто.

Льды, встреченные экспедицией у западного входа в пролив Вилькицкого, оказались для ледоколов непреодолимой преградой. По мнению Вилькицкого, льды между проливом Вилькицкого и архипелагом Норденшельда летом 1914 года вовсе не вскрывались. В сентябре оба транспорта были окончательно затерты льдами, и им даже не удалось стать на зимовку в безопасной бухте.

Захваченные льдами между западным берегом Таймырского полуострова и архипелагом Норденшельда, они дрейфовали в различных направлениях, временами испытывая сжатия. Очень сильное сжатие «Таймыр» испытал 22 сентября, когда, по словам доктора Старокадомского, «гибель судна казалась неизбежной». Этого не произошло только потому, что в самый критический момент ветер переменил направление и сжатие прекратилось.

Зимовка официально была объявлена 4 октября. В конце этого месяца Вилькицкий послал следующую радиограмму морскому министру [1]: «Челюскин прошли 2 сентября. В борьбе со льдами транспорты поломали лопасти, помяли борта. На «Таймыре» сломана часть шпангоутов, повреждены переборки. Считаю положение транспортов безопасным до весенних взломов льда. Пройдя Челюскин, встретили непроходимые льды. Оба транспорта застряли у северного полуострова Оскара и медленно дрейфуют со льдами. Широта «Таймыра» около 76°40′, долгота около 100°20′. «Вайгач» западнее миль на 15. Провизии хватит на год».

[1] Приводится в выдержках

Последнее осеннее сжатие льда «Вайгач» выдержал 3 ноября. Участник экспедиции доктор Э. Е. Арнгольд описывает его следующим образом: «Сила ветра дошла до 20 метров в секунду, лед начал ломаться, стали образовываться торосы, и через каких-нибудь два-три часа корабль был окружен торосами и полыньями. Нос и корма были на чистой воде. Нет возможности передать то впечатление, которое приходится переживать, когда вокруг вас начинает крошить, как щепки, громадные толстые льдины; шум, гул и треск ужасный, будто стреляют залпами десятки самых крупных орудий, причем воет и свищет сильнейший ветер».

Зимовка проходила в общем благополучно, несмотря на весьма однообразное и мало продуманное продовольственное снабжение и негигиенические условия жизни на кораблях. В марте среди команды все же началась цынга, не достигшая, к счастью, серьезных размеров. Зимовка была омрачена смертью лейтенанта А. Н. Жохова, скончавшегося от острого нефрита, и кочегара Ладоничева, умершего от апендицита.

В то время, когда к востоку от архипелага Норденшельда зимовали «Таймыр» и «Вайгач», к западу от этого архипелага, у мыса Вильда, зимовало судно «Эклипс», отправленное под начальством капитана Отто Свердрупа на поиски экспедиции Русанова. В марте 1915 года Гидрографическое управление дало распоряжение на «Эклипс» оказать помощь экспедиции Вилькицкого. Положение последней оставалось неуверенным, и возможность второй зимовки не исключалась. Между тем продовольствия на второй год не было, да и состояние здоровья многих участников экспедиции было не бле-

стящим. Поэтому Вилькицкий решил списать на «Эклипс» трех офицеров и двадцать шесть человек команды, наиболее слабых, перенесших цынгу. За этой партией приехал с нартами Свердруп. 4 июня они прибыли на «Эклипс».

Дальнейшая переброска этой партии в Гольчиху на Енисее была Главным гидрографическим управлением поручена известному промышленнику Н. А. Бегичеву. Наняв тысячу оленей, Бегичев вышел из Дудинки еще 14 мая, но, перевалив через хребет Быранга, был вынужден вследствие усиленного таяния снега оставить главную часть стада в тундре. С сотней оленей Бегичев двинулся к мысу Вильда и 5 июля прибыл на «Эклипс». Через десять дней он вышел отсюда с партией экспедиции Вилькицкого на Гольчиху.

В мае и июне участники экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче» продолжали производить экскурсии на берег, во время которых засняли фиорд Гафнера, вдающийся в сушу до 40 километров. Одна из поездок к этому фиорду, между прочим, была совершена на аэросанях. В конце июля стали опиливать и взрывать лед вокруг кораблей, чтобы высвободить их. 31 июля лед, в котором замерзли суда, взломало, и 2 августа ледоколы снова получили возможность двигаться.

Настойчиво борясь со льдами, «Вайгач» 11 августа приблизился к северо-восточной оконечности острова Таймыр, где другой ледокол в это время имел несчастье сесть на камни, в результате чего получил большую пробоину в днище. При помощи «Вайгача» ему удалось сняться с камней, и оба ледокола продолжали свое плавание.

Плавание в совершенно не исследованном и опасном фарватере при наличии густых льдов и тумана оказалось весьма трудным, и только 20 августа пройдя через пролив Матисена, ледоколам удалось стать на якорь в бухте Колин Арчера, где когда-то стоял «Фрам» и зимовала «Заря». Неблагоприятное состояние льдов задержало здесь ледоколы на целую неделю.

Однако самая трудная часть пути — пролив между Северной Землей и материком, названный в честь начальника экспедиции проливом Бориса Вилькицкого, — была пройдена.

Пробираясь среди сплоченных льдов, экспедиция 28 августа достигла залива Миддендорфа и в тот же день подошла к мысу Вильда, где зимовал «Эклипс», покинувший это место еще 11 августа. 30 августа ледоколы пришли на рейд острова Диксона. Затем зашли в Гольчиху, чтобы взять на борт людей, списанных весной с ледоколов и все еще дожидавшихся здесь парохода на Красноярск. 16 сентября 1915 года «Таймыр» и «Вайгач» прибыли в Архангельск.

Таким образом, трехлетние усилия ледоколов пройти из Тихого океана в Атлантический в конце концов увенчались успехом. Северо-восточный проход был пройден на всем его протяжении второй раз.

Шведская Академия Наук в ознаменование заслуг Русской гидрографической экспедиции передала Б. А. Вилькицкому медаль «Веги» [1]. Укажем еще, что «Вайгач» погиб в 1918 году у Ефремова Камня в Енисейском заливе [2], «Таймыр» же и в настоящее время выполняет гидрографические работы в арктических морях.

[1] После революции Б. А. Вилькицкий эмигрировал за границу.

[2] В 1918 году белое правительство в Архангельске отправило «Вайгача» и «Таймыра» под начальством Б. Вилькицкого в Енисейский залив для постройки в Усть-Енисейском порту и Дудинке радиостанций. Экспедиция окончилась полной неудачей.

Гибель „Вайгача". Сверху — мыс Ефремов Камень в Енисейском заливе. На этом снимке вдали справа виден „Вайгач", терпящий бедствие.
Внизу — „Вайгач" на камнях.
Заснято в 1918 году.

Экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче», участниками которой были известные советские полярные исследователи Н. И. Евгенов и А. М. Лавров, выполнила в полярных водах весьма обширные гидрографические и некоторые другие научные работы и внесла, таким образом, крупный вклад в дело исследования Арктики. Что же касается вопроса о возможности плавания по Северному морскому пути, то в этом отношении экспедиция дала скорее отрицательный результат: громадные усилия и большое время, которых «Таймыру» и «Вайгачу» стоил сквозной проход из Тихого океана в Атлантический, привели морские круги и большинство специалистов к выводу, что Северный морской путь не может быть использован для практического мореплавания. И если после «Веги» — первого судна, прошедшего Северным морским путем (с запада на восток), — вопрос об установлении мореплавания по этому пути оставался открытым и, по мнению Норденшельда, на него нельзя было ответить ни безусловным «да», ни безусловным «нет», то после экспедиции Вилькицкого господствующим стало мнение, что на этот вопрос надо отвечать категорическим «нет».

Руал Амундсен. (1872—1928).

Сделанное экспедицией открытие Северной Земли многие специалисты стали рассматривать как окончательное препятствие для практического использования Северо-восточного прохода. Так, например, Л. Л. Брейтфус писал по этому поводу, что «открытием острова Малый Таймыр и Северной Земли поставлена решительная преграда плаваниям по морскому сибирскому пути в районе между устьями Енисея и Лены».

Продолжение работ экспедиции Северного Ледовитого океана не могло состояться. Попытки, предпринятые в этом направлении советским правительством (в 1918 году), не удалось осуществить из-за начавшейся на Севере интервенции и гражданской войны.

Следующий — третий по счету — сквозной проход по Северному морскому пути совершил Руал Амундсен на судне «Мод».

Вскоре после того, как Руал Амундсен вернулся из своего трехлетнего плавания Северо-западным проходом, у него возник план новой экспедиции, которая должна была повторить попытку Нансена продрейфовать через Полярный бассейн. Амундсен предполагал, что, войдя во льды восточнее «Фрама», примерно к северу от Берингова пролива, судно будет пронесено вместе с дрейфующими льдами в непосредственной близости к полюсу. Амундсен выступил с этим проектом в 1908 году, но приступить к его осуществлению удалось только десять лет спустя. Вначале Амундсен хотел использовать для этой экспедиции «Фрам», но после похода этого корабля в Антарктику в 1910—1912 годах судно оказалось в таком состоянии, что для трансарктического дрейфа уже не годилось. С целью добыть средства на постройку нового судна Амундсен во время империалистической войны занялся спекуляциями и на полученную таким путем сумму в 250 тысяч долларов заказал, по собственным чертежам, судно «Мод», по конструкции сходное с «Фрамом». Двигатель на «Мод» был нефтяной.

К Берингову проливу, к северу от которого «Мод» должна была вмерзнуть во льды, Амундсен решил итти Северо-восточным проходом.

«Мод» покинула Варде 18 июля 1918 года. Первым штурманом корабля был Оскар Вистинг, вместе с Амундсеном побывавший в 1911 году на Южном полюсе. Научные работы лежали главным образом на геофизике Харальде Свердрупе.

25 июля «Мод» была у входа в Югорский Шар, сплошь забитого льдом. «О том, чтобы пробиться через этот лед, не могло быть и речи, — пишет Амундсен. — С таким же успехом мы могли пытаться пробиться сквозь

Вайгач». Только 17 августа «Мод» удалось проникнуть в Карское море. Продолжительная стоянка в Югорском Шаре была использована для магнитных наблюдений. Здесь же экспедиция сделала большой запас свежего оленьего мяса, а на радиостанции у восточного входа в пролив на борт был взят десятый участник экспедиции — радист Геннадий Олонкин, официально занявший должность второго механика.

„Мод“ на зимовке.

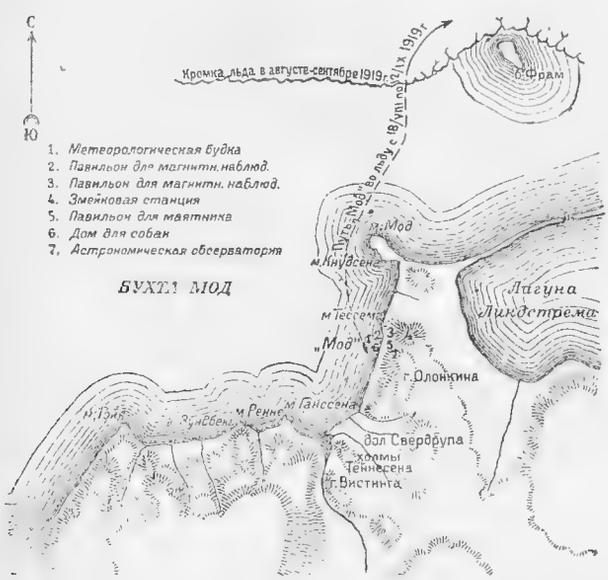
Сейчас же по выходе в Карское море «Мод» встретила сплоченные льды, сильно задержавшие судно. Только 31 августа экспедиция добралась до острова Диксона, где была сделана остановка, чтобы принять запас нефти. Здесь же дополнительно было приобретено десять собак. В районе Диксона море было чисто от льдов, которые стали встречаться только у островов Скотт-Гансена.

6 сентября «Мод» подошла к архипелагу Норденшельда — самому трудному в навигационном отношении месту на пути к мысу Челюскина. Благополучно пройдя через пролив Матисена, «Мод» к востоку от архипелага Норденшельда встретила тяжелый лед, в котором все же медленно продвигалась вперед. 9 сентября был пройден мыс Челюскина. В 20 милях к юго-востоку от него сплошные неподвижные льды окончательно остановили судно.

18 сентября Амундсен потерял всякую надежду продвинуться дальше и поставил судно на зимовку в небольшой бухте, названной гаванью Мод (77°33′ N, 105°40′ E). Так как в районе мыса Челюскина еще не зимовала ни одна экспедиция, то Амундсену и Свердрупу открывалось широкое поле для научно-исследовательских работ, и вынужденной зимовкой они ни в малой степени не огорчались.

Еще осенью на берегу бухты Мод были сооружены небольшие постройки, получившие громкое название магнитной и астрономической обсерватории. В конце сентября с Амундсеном приключилось несчастье, лишившее его в дальнейшем возможности участвовать в санных поездках. Падая с трапа на лед, он сломал себе предплечье и целый месяц должен был пролежать у себя в каюте без движения.

В ноябре Вистинг совершил экскурсию на мыс Челюскина, где обнаружил гурий. Вистинг предполагал, что это был знак, поставленный здесь в 1878 году Норденшельдом, но на самом деле это был знак экспедиции Толля. В надежде найти под знаком какой-нибудь документ Вистинг разобрал его, но, к своему разочарованию, не нашел ничего. Это обстоятельство и у норвежцев возбудило сомнение, был ли это действительно знак Норденшельда. «Я не допускал мысли, — замечает Амундсен, — чтобы опытный и предусмотрительный Норденшельд поставил знак, не вложив в него извещения» [1].



Бухта „Мод“ — место зимовки экспедиции Р. Амундсена. Пунктиром показан путь „Мод“ во льду в августе—сентябре 1919.

[1] Знак экспедиции Норденшельда, под которым действительно оказалась записка, был обнаружен «Ермаком» в 1935 году.

Весной 1919 года развернулась широкая экскурсионная деятельность. С 1 по 23 апреля Вистинг и Гансен прошли вдоль северного берега Таймырского полуострова на запад до фиорда Гафнера, засняв все побережье и определив во многих пунктах элементы земного магнетизма. На мысе Челюскина, у знака, посещенного в ноябре, был установлен медный шар с выгравированной на нем на норвежском языке надписью:

ПОКОРИТЕЛЯМ NO ПРОХОДА
АДОЛЬФУ-ЭРИКУ НОРДЕНШЕЛЬДУ
И ЕГО СПУТНИКАМ
Экспедиция на „Мод" 1918—1919.

Около бухты Дика путешественники нашли большие ящики от аэроплана, внутри которых оказались сорок четыре ящика с консервами. Этот склад был устроен здесь экспедицией Вилькицкого на случай гибели «Таймыра» и «Вайгача». Недалеко от склада были обнаружены могилы участников этой экспедиции Жохова и Ладоничева.

На мысу лежал опрокинутый знак из углового железа. У фиорда Гафнера Вистинг нашел другой знак (каменный) экспедиции Вилькицкого, возле которого также находилось небольшое продовольственное депо. Питая тайную надежду найти какие-нибудь следы экспедиции Русанова, Вистинг и Гансен разобрали знак, но и на этот раз не нашли в нем никаких документов.

Знак Амундсена на мысе Челюскина.

По поводу обнаруженных на берегу Таймырского полуострова знаков Амундсен пишет следующее: «К большому нашему огорчению, старый испытанный обычай полярных путешественников сообщаться между собой извещениями, вложенными в специально построенные для этой цели знаки, очевидно, не соблюдался русскими. Ни в одном из знаков мы ничего не нашли, хотя и разобрали их до основания, и поэтому я отдал распоряжение впредь разобранные знаки, в которых не обнаружилось каких-либо извещений, не восстанавливать, дабы не вводить в заблуждение тех, кто после нас попадет в эти места».

Вторая экскурсия, продолжавшаяся с 17 по 27 апреля, имела целью посещение острова Малый Таймыр. В ней участвовали Тессем, Кнудсен, Теннесен и Олонкин, в распоряжении которых находились только три собаки. 20 апреля они добрались до острова Старокадомского, до тех пор еще не посещенного человеком, и воздвигли на его юго-западной оконечности каменный знак, возвышающийся над уровнем моря на 59 метров. В него был вложен железный ящик, в котором находилась стеклянная трубка с запиской.

От острова Старокадомского экскурсанты перешли на остров Малый Таймыр и затем вернулись на судно. На обоих островах Кнудсен произвел магнитные наблюдения.

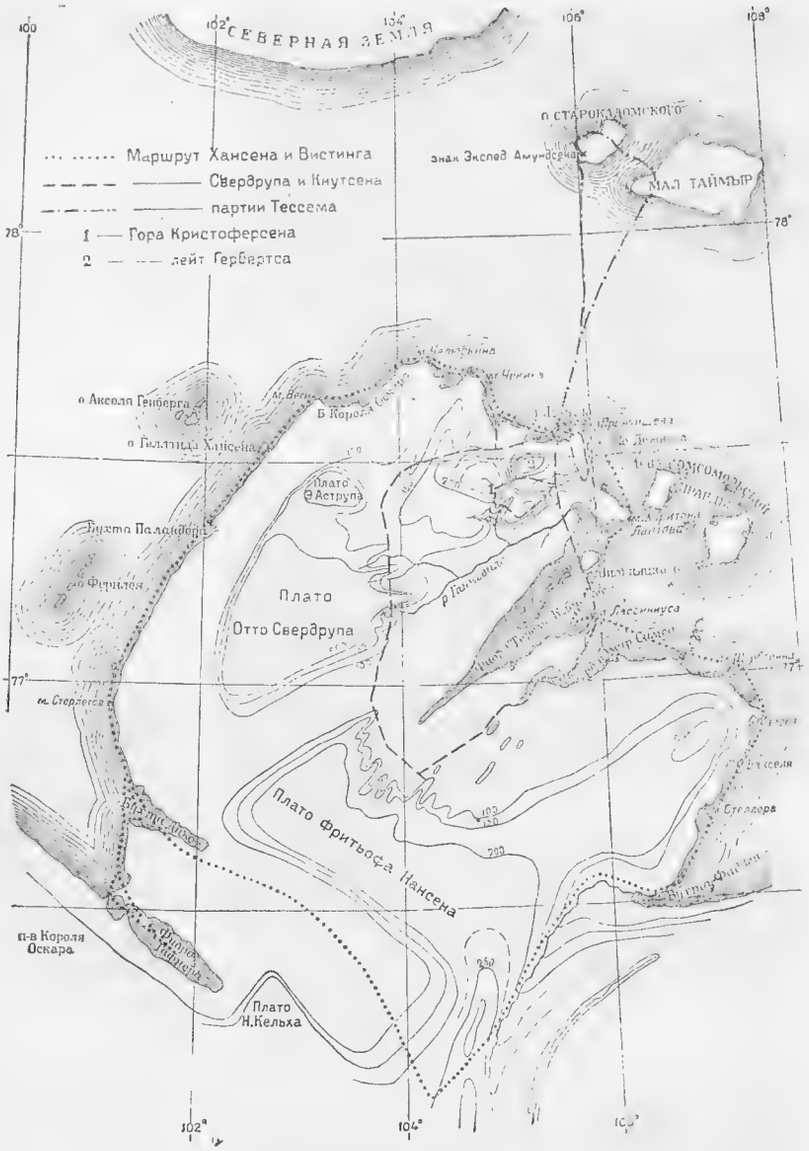
В мае судно покинули Х. Свердруп и Кнудсен с целью точно определить местоположение мыса Челюскина. До этого за северную оконечность Старого Света разными экспедициями принимались различные выступы. По астрономическому определению Свердрупа, мыс Челюскина расположен в широте 77°43′4″ N и долготе 104°17′6″ к востоку от Гринвича. Долгота мыса Челюскина была получена Свердрупом перевозкой хронометров. В 1932 году долгота мыса Челюскина была определена экспедицией на «Таймыре» с помощью приема радиосигналов времени, то-есть более точным методом. Согласно определениям последней экспедиции, окончательно устанавливающим положение этого мыса, его географические координаты равны: широта 77°43′7″, долгота 104°15′55″ к востоку от Гринвича.

По описанию Свердрупа, на мысе Челюскина «лежит огромная округлая кварцевая глыба в 2 метра в высоту и столько же в ширину. Подобной глыбы я никогда не видел, и интересно, что она украшает самую северную оконечность материка. Эта глыба лежит на темном сланце». На этой кварце-

вой глыбе Свердруп и Кнудсен построили знак, который на своем белом фундаменте виден издалека. Установленный в апреле медный шар валялся на земле и оказался поломанным, — очевидно, он послужил игрушкой медведю. Свердруп взял шар с собой на судно, и через несколько дней его опять установили на мысе Челюскина, на этот раз более прочно.

Одновременно со Свердрупом «Мод» покинула другая партия, в составе Вистинга и Гансена, имевшая ближайшей целью пройти вдоль берега Таймырского полуострова до залива Дика, чтобы восстановить там поваленный железный знак экспедиции Вилькицкого и привести в порядок продовольственное депо. Выполнив эту работу, Вистинг и Гансен пересекли северную часть Таймырского полуострова и вышли к бухте Фаддея на восточном его берегу. На пути видели много оленей. От бухты Фаддея исследователи пошли вдоль береговой линии на север, к месту зимовки, продолжая съемку.

На мысе Фаддея они открыли поставленный здесь в первых числах сентября 1739 года знак Харитона Лаптева. Теперь «маяк» Лаптева представлял собою кучу развалленных камней, покрытых мхом, между которыми птицы устроили себе гнезда.



Сухопутные маршруты участников экспедиции на „Мод“ по Таймырскому полуострову. 1919 г.

26 мая Вистинг со своим спутником уже снова был на судне. Во второй половине мая Свердруп и Кнудсен совершили еще раз десятидневную экскурсию в глубь Таймырского полуострова. В течение лета предпринимались охотничьи экскурсии, главным образом за медведями и оленями, а в июле и августе — за гусями, которых было добыто до пятисот штук. Большим подспорьем в питании явились также яйца, собиравшиеся во время экскурсий.

Первая открытая вода показалась на северо-востоке в начале августа, но там, где стояла «Мод», лед оставался невзломанным. 19 августа расстояние от судна до края невзломанного льда сократилось до 2 километров, и Амундсен решил форсировать этот лед. Вначале, когда толщина льда не превышала 1—1,5 метра, «Мод» довольно удачно преодолевала препятствия, подобно ледоколу взбираясь на лед и ломая его своей тяжестью. Однако дальше толщина льда достигла 2 и даже 3 метров. Закладывая в прорубях во льду одну пороховую мину за другой и отвоевывая буквально метр за метром, «Мод» в конце концов преодолела преграду и 12 сентября могла продолжать свое плавание на восток, потратив на прохождение 2 километров невзломанного льда двадцать четыре дня.

Теперь на борту «Мод» находилось уже только восемь человек, так как Тессем и Кнудсен остались на берегу в гавани Мод. С установлением снежного покрова они должны были пешком пройти к острову

Харальд Свердруп.

Диксона, чтобы доставить туда собранные экспедицией научные материалы.

Покидая гавань Мод, Амундсен предполагал в том же году начать свой ледовый дрейф, который должен был продолжаться по меньшей мере три года, а потому научные результаты, добытые за первую зимовку, дошли бы до культурного мира с большим запозданием. Тессем же и Кнудсен могли их доставить в Европу в том же году. Расстояние от гавани Мод до острова Диксона составляет около 900 километров, и Амундсен предполагал, что Тессем и Кнудсен легко покроют его, тем более, что к западу от архипелага Норденшельда на побережье находились продовольственные склады, устроенные экспедицией на «Эклипсе» в 1915 году.

Однако в 1919 году «Мод» не было суждено начать ледовый дрейф. Покинув гавань Мод и следуя в прибрежной полынье вдоль восточного берега Таймырского полуострова, судно 16 сентября вышло на чистую воду вскоре за островами Петра. Далее курс был взят на пролив Лаптева, на пути к которому местами встречались редкие льды; в самом проливе, пройденном 19 сентября, льду было много. 22 сентября «Мод» была на траверзе устья Колымы. Ввиду позднего времени года и неблагоприятного состояния льдов (в этом году шедший из Владивостока в Колыму «Ставрополь» мог дойти только до мыса Шмидта) Амундсен решил стать на зимовку у западного берега острова Айон.

Льды не тревожили судна в течение всей зимовки. На «Мод» то и дело заявлялись гости: то чукчи, то приезжие русские. В середине октября Свердруп ушел в глубь страны с целью изучения быта чукчей. Он пробыл в отсутствии пять месяцев, собрав ценный этнографический материал.

Одной из главных забот Амундсена по прибытии к острову Айон было войти в связь с внешним миром. С этой целью он в середине октября послал в Нижнеколымск трех участников экспедиции. Через двадцать дней они вернулись с неутешительной вестью, что в Нижнеколымске нет ни проволочного телеграфа, ни радиотелеграфа и что радиотелеграф в Среднеколымске давно испорчен. Не оставалось другого выхода, как послать партию в Анадырь. В состав ее вошли Вистинг, Гансен и Теннесен. Они покинули «Мод» 1 декабря и, пройдя вдоль всего Чукотского побережья и обогнув мыс Дежнева, достигли Анадыря. Сдав депеши Амундсена и приняв адресованные экспедиции телеграммы, путники двинулись обратно и прибыли на «Мод» 15 июня 1920 года. Их санная поездка продолжалась, таким образом, более полугода.

В начале июля льды около острова Айон стали приходить в движение, и 7-го числа «Мод» продолжала свое плавание к Берингову проливу. Продвижение было, однако, медленным. «Странным кажется, — пишет Амундсен, — что мы сравнительно легко прошли вдоль почти всего северного побережья Азии и самые тяжелые условия плавания в отношении льдов встретили именно в наиболее южной части Северо-восточного прохода».

За мысом Сердце-Камень «Мод» вышла на чистую воду и 21 июля 1920 года обогнула мыс Дежнева. «Сегодня можно отметить о третьем случае сквозного плавания Северо-восточным проходом, — замечает Амундсен.— Конечно, этот факт не является каким-либо особым событием, но мне приятно, что удалось провести корабль с норвежским флагом туда, где до сих пор не знали даже о его существовании». 23 июля корабль был у Аляски и через четыре дня вошел в Ном. У берегов Аляски Амундсен занес в свой дневник следующее: «Я сомкнул путь, пройденный «Мод», с тем путем, которым я шел, открывая Северо-западный проход в 1906 году, и, таким образом, впервые осуществил кругосветное плавание Ледовитым океаном. В наше время рекордов подобное плавание имеет свое значение».

Через анадырскую радиостанцию Амундсен дал знать в Норвегию, что осенью 1919 года два участника его экспедиции должны были притти на остров Диксона. Однако до начала лета 1920 года ни Кнудсен, ни Тессем там не появлялись. Правительство Норвегии решило отправить на поиски пропавших участников амундсеновской экспедиции парусно-моторное судно «Хеймен», которое должно было обследовать район между островом Диксона и мысом Вильда, где в 1914—1915 годах зимовал «Эклипс». «Хеймен», под руководством капитана Якобсена, 23 августа 1920 года прибыл к острову Диксона и, не получив здесь никаких сведений о Тессеме и Кнудсене, на следующий же день продолжал плавание по направлению к мысу Вильда. Состояние льдов было неблагоприятное, и 31 августа, в широте 75°11′ N и долготе 87°15′ E, экспедиция вынуждена была повернуть обратно и зазимовала у острова Диксона.

В это же время начались переговоры с советским правительством об организации советско-норвежской сухопутной поисковой экспедиции. С советской стороны в этой экспедиции участвовал Н. А. Бегичев, с норвежской — капитан Якобсен и переводчик Карлсен. В начале июня 1921 года Бегичев с пятьюстами оленей прибыл на остров Диксона, и 8 июля поисковая экспедиция выступила отсюда к мысу Вильда. 18 июля этот мыс был достигнут, и участники экспедиции нашли здесь гурий, внутри которого оказалась жестянка из-под консервов со вложенной в нее запиской, оставленной Тессемом и Кнудсеном 18 ноября 1919 года. Они сообщали, что находятся в хорошем состоянии и собираются продолжать путь к острову Диксона, имея провизии на двадцать дней.

Не зная, какой именно путь избрали Тессем и Кнудсен, участники поисковой экспедиции решили разделиться на две партии: норвежцы пошли к Диксону прямым путем через тундру. Бегичев же должен был итти по берегу. На мысе Стерлегова Бегичев нашел брошенную нарту, а 10 августа к западу от мыса Приметного он сделал страшную находку. Около остатков костра валялись консервные жестянки с иностранными этикетками, гильзы и рукоятка сломанного складного ножа, а среди головешек Бегичев увидел полуобуглившиеся кости сожженного человеческого трупа и череп. Какая полярная драма разыгралась здесь? Тайна ее, вероятно, никогда не будет раскрыта. Мы знаем только, что останки принадлежали Кнудсену.

Летом 1921 года «Хеймен» вернулся в Норвегию, а в следующем году поиски норвежцев с «Мод» продолжались, по инициативе Комсеверпути, Н. А. Бегичевым. Летом 1922 года он нашел на материковом берегу в 80 верстах от острова Диксона различные предметы экспедиции Амундсена: теодолит, посуду, лыжи, аптеку, белье и почту в виде двух зашитых в непромокаемую материю пакетов, по 20 фунтов каждый. Против острова Диксона в глубокой расщелине был обнаружен скелет человека, прикрытый полуистлевшей одеждой. В кармане вязаного жилета лежали золотые часы, на внутренней стороне которых было выгравировано имя Тессема, а также его обручальное кольцо, охотничий нож, ножницы и другие предметы. Из 900 километров, которые Тессему надо было пройти пешком по тундре, он не дошел до места своего спасения всего каких-нибудь четыре километра.

В 1924 году команда норвежского судна «Veslekari» поставила на месте гибели Тессема сделанный из плавника крест со следующей надписью:

TESSEM
† 1920
MS MAUD NORGE

Крест на могиле Тессема.
Заснято в 1936 г.

Итак, на протяжении всего лишь сорока лет на грани XIX и XX века три последовавшие одна за другой экспедиции (Норденшельда, Вилькицкого, Амундсена) завершили более чем трехсотлетнюю историю поисков Северо-восточного прохода. Существование такого прохода, получившего в наши дни название Северного морского пути, было доказано.

Однако какой-либо ясности в основной проблеме — возможно или нет регулярное и нормальное плавание по всей северной трассе из Атлантического в Тихий океан — в результате этих экспедиций не прибавилось. Больше того: как мы отмечали выше, в морских кругах складывалось по этому вопросу явно отрицательное мнение. Иначе и не могло быть, поскольку попытки пройти Северный морской путь являлись случайными предприятиями, отнюдь не опиравшимися на какую-либо систему планомерных и научно обоснованных мероприятий по завоеванию Арктики.

Так заканчивался досоветский этап в исследовании Северного морского пути. Он дал истории много примеров высокой человеческой доблести и преданности идее. Однако, лишь десять лет спустя, с разворотом планомерных советских работ в Арктике, наступил этап подлинного освоения Северного морского пути. О нем мы расскажем ниже.

ЛИТЕРАТУРА

Арбенев Н., В Северном Ледовитом океане, От Владивостока до Таймырского полуострова на транспорте «Вайгач», СПб., 1913.

Аргольд Э., По заветному пути, М., 1929.

Старокадомский Л., Открытие новых земель в Северном Ледовитом океане, П., 1915.

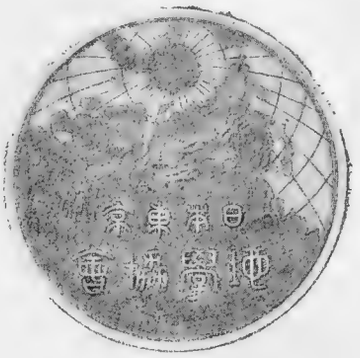
Старокадомский Л., Экспедиция Северного Ледовитого океана, М., 1946.

Amundsen R., Nordostpassagen, Kristiania, 1921. Русский перевод: Р. Амундсен. Северо-восточный проход. Л., 1936.

Nordenskiöld A. E., Vegas färd kring Asien och Europa, Stockholm, 1880—1881. Русский перевод под редакцией В. Ю. Визе: А. Е. Норденшельд, Плавание на „Веге", Л. 1936.

Sverdrup O., Under russisk flag, Oslo, 1928.

Transehe N., The Siberian Sea Route. The work of the Russian Hydrographical Expedition to the Arctic, 1910—1915, «Geographical Review», XV.



Медаль, преподнесенная А. Норденшельду в 1879 г. японским географическим обществом в честь покорения Северовосточного прохода.

ИССЛЕДОВАНИЯ СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛИ

После того как экспедиция Б. Вилькицкого открыла Северную Землю (1913) и приближенно нанесла на карту ее восточные (1913) и южные (1914) берега, эта арктическая земля, оставшаяся совершенно не исследованной, не посещалась человеком вплоть до 1930 года, хотя планы исследования этой земли разрабатывались сразу же после окончания гражданской войны в СССР.

Еще в 1923 году группа членов Государственного географического общества совместно с Полярной комиссией Академии Наук наметили детальный план исследования Северной Земли, предполагая с этой целью летом следующего года отправить экспедицию к ее берегам на парусно-моторной шхуне. Аналогичный план в 1925 году был представлен Н. В. Пинегиным. По плану Н. В. Пинегина экспедиция должна была состоять из семи человек, иметь тридцать отборных ездовых собак и запас продовольствия на полтора года. Достигнуть Северной Земли, возможно, зимовать у ее берегов, предполагалось на приспособленном для зимовки небольшом судне. Проекты гидрографа Н. И. Евгенова и летчика Б. Г. Чухновского предусматривали использование нового для того времени технического средства — аэропланов. В 1928 году был предложен план высадки на северной оконечности Северной Земли с помощью дирижабля небольшой санной партии, из двух-трех человек, для пересечения земли в меридиональном направлении. Все эти планы и предложения по разным причинам не были осуществлены.

В 1928 году вблизи Северной Земли пролетал дирижабль «Италия», с борта которого земля не была усмотрена. Любопытно отметить, что в результате этого полета за границей стали высказываться сомнения в существовании Северной Земли, что нашло отражение даже в таком официальном издании, как Гидрографический справочник «Arctic Pilot».

В начале 1930 года проект снаряжения небольшой партии для картирования и исследования Северной Земли был предложен известным полярником Г. А. Ушаковым, только что вернувшимся с трехлетней зимовки на острове Врангеля. Это предложение было одобрено Арктической правительственной комиссией и Советом Народных Комиссаров. Североземельская экспедиция была включена в план первоочередных работ Института по изучению Севера при ВСНХ (позднее — Арктический институт).

В состав экспедиции вошли Г. А. Ушаков, исследователь Таймыра геолог Н. Н. Урванцев, известный новоземельский промышленник Сергей Журавлев и ленинградский коротковолновик комсомолец В. В. Ходов.

Устройство базы было возложено в том же 1930 году на ледокольный пароход «Седов», с работами которого в Карском море мы вкратце уже познакомились.

Открыв в северной части Карского моря острова Визе, Исаченко и Воронина, «Седов» 23 августа взял курс на мыс Неупокоева (юго-западная оконечность Северной Земли). Встреченный сейчас же за островом Воронина тяжелый лед не позволил приблизиться к Северной Земле, и ледокол, в поисках подходящего места для устройства базы, пошел на север.

В тот же день был открыт остров, названный позже островом Длинным. Милях в 20—30 к востоку от него виднелась Северная Земля, но подойти к ней и здесь оказалось невозможным, потому что между островом Длинным и Северной Землей лед еще не был взломан.

Продолжая плавание на север, «Седов» 24 августа бросил якорь у группы небольших островов, отстоящих от западного берега Северной Земли приблизительно в 40 километрах. На одном из этих островов, впоследствии получившем название острова Домашнего, была устроена научно-исследователь-

Полярная станция на острове Домашнем (1930—1932 гг.).

ская станция, расположенная в северной широте 79°30′ и восточной долготе 91°08′. Выгрузив снаряжение и продовольствие на три года и оставив на базе партию во главе с Г. А. Ушаковым, «Седов» пошел дальше на север и 31 августа достиг северной широты 80°58′, где тяжелый полярный пак преградил ему путь. Приблизительно в двух-трех милях отсюда к северу был усмотрен оледенелый остров, названный в честь начальника экспедиции на «Седове» островом Шмидта. Выполнив намеченную программу работ, «Седов» пошел в Архангельск, куда прибыл 14 сентября.

«Седов» — первое судно, подошедшее к Северной Земле с запада. Так как западные берега Северной Земли были окружены широким поясом невзломанного льда, то «Седов» не мог к ним приблизиться настолько, чтобы заняться их описью. Эта работа была выполнена экспедицией Г. А. Ушакова в 1930—1932 годах.

Еще осенью 1930 года Ушаков предпринял ряд поездок на Северную Землю для устройства продовольственных складов, которые были необходимы для главных санных экспедиций, намеченных на весну.

С 23 апреля до 29 мая 1931 года Ушаков и его сотрудники обошли всю северную часть Северной Земли, засняв ее берега, изучив геологическое строение и определив положение северной ее оконечности, названной мысом Молотова (81°16′ N, 95°43′ E).

Летом Ушаков совершил санную экспедицию к восточному берегу Северной Земли, причем обнаружил, что виденный экспедицией Вилькицкого залив Шокальского на самом деле является проливом. На одном из мысов в проливе Шокальского были обнаружены признаки оловорудного месторождения, вследствие чего этот мыс получил название Оловянного. Поход протекал в тяжелых условиях. Во второй половине июня температура поднялась до +5°, снег размок, и путь стал одинаково мучительным для людей и собак.

Привожу записи Г. А. Ушакова о ходе этого беспримерного по трудностям похода.

«Снег отказывался держать сани, собак и даже лыжи. Часто приходилось один участок проходить несколько раз, сбрасывая груз, пробивая дорогу и возвращаясь обратно. 25 июня вскрылись реки. Движение по берегу стало невозможным. В море лежали непроходимые торосы с глубокими озерами или еще более глубокими снегами. Единственной дорогой казалась узкая полоса прибрежных ровных льдов, залитых водой.

День за днем экспедиция шла в ледяной воде, часто на протяжении десятка километров не встречая льдины, на которой можно было бы дать отдохнуть и согреться замерзающим собакам.

30 июня экспедиция была близка к катастрофе. Пересекая один из многочисленных мелких заливов, караван проходил вблизи кромки торосистых льдов, оставляя ближе к берегу льды, где скоплялось слишком много воды. Неожиданно подувший с берега резкий ветер погнал воду и прижал ее к стене торосистых льдов. В течение пятнадцати минут уровень воды поднялся до половины человеческого роста. Всплывшие сани погнало ветром, плавающие собаки начали захлебываться. С трудом удалось повернуть упряжки против ветра, оттянуть на более мелкое место, затем выйти на прибрежный лед, с которого вода совершенно исчезла. На следующий день ветер прижал воду к одному из мысов, лежащих на пути экспедиции. Дорогу к берегу отрезал поток. Попытка перейти его выше по течению не дала результатов. Экспедиция попала в сеть непрерывавшихся глубоких потоков и принуждена была вернуться на побережье и ожидать перемены ветра.

Пять суток туман, снег и дождь, сменяя друг друга, держали нас на одном месте. Собачьего корма оставалось на пять суток. От главной базы отделяло расстояние в 150 километров. Состояние дороги позволяло проходить максимум 10 километров в сутки. Перспектива была или, прекратив работу, гнать форсированным маршем ослабевших собак на главную базу, или, продолжая работу, начинать кормить собак собаками, или, наконец итти и тащить сани самим.

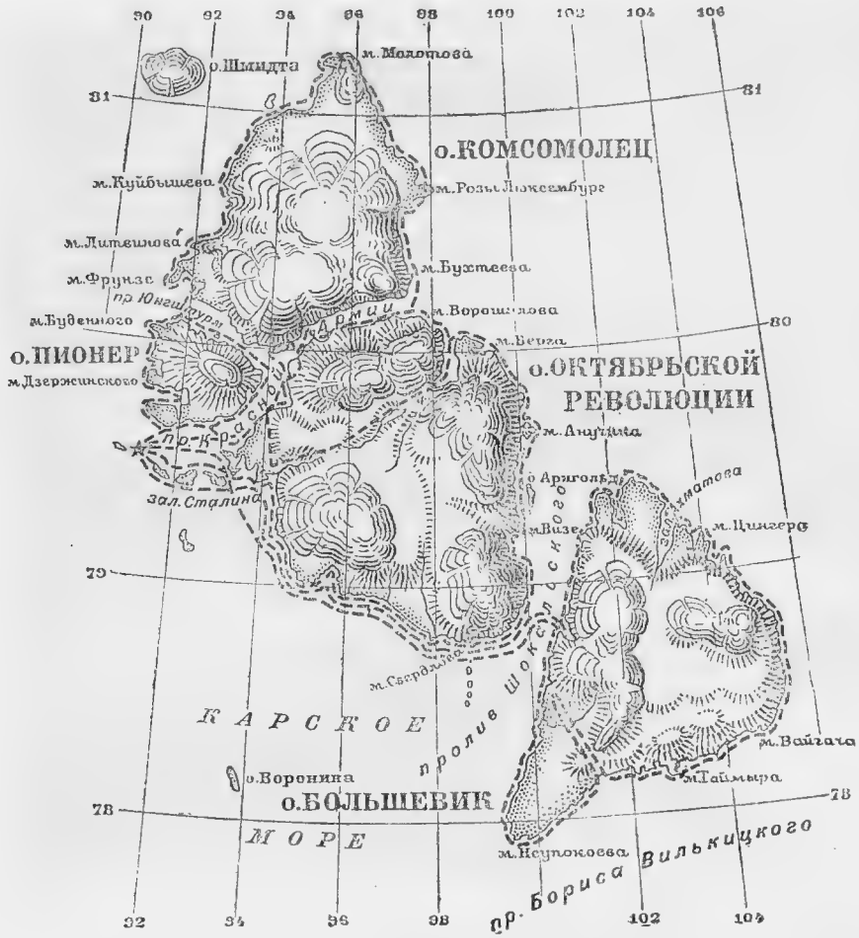
Выход подсказала сама Арктика: 6 июля на льду был замечен медведь. После продолжительной погони по озерам накопившейся между торосами воды зверь был убит и вывезен на берег. Через несколько часов по следам крови пришел к лагерю и был убит второй медведь. На следующий день к лагерю подошли три новых медведя, в которых нужды уже не было. Располагая мясом, экспедиция могла ожидать необходимых условий для работы и провела в лагере четверо суток. 10-го астрономические наблюдения были закончены. На следующий день пошли дальше.

Санная экспедиция Г. А. Ушакова в период весенней распутицы.

Г. А. Ушаков после возвращения из санного похода.

Путь шел вдоль берега ледникового щита. В прибрежных льдах появились широкие трещины. В конце дневного перехода размытый лед стал напоминать кружево, узкие перемычки между сквозными пробоинами часто пробивались шестом. Каждую минуту ждали обвала льда. С трудом вышли на берег, вдоль которого образовалась большая прибрежная полынья.

На следующем переходе дорога еще более ухудшилась. Вновь трещины, полыньи, сплошная вода, снова ледяной барьер. Собаки отказывались работать; к концу перехода некоторые из них лежали в санях. На разбитых лапах стали обнажаться кости. На протяжении многих километров не было ни клочка льда для бивуака. Сильный ветер пронизывал



Маршруты Г. А. Ушакова и Н. Н. Урванцева по Северной Земле в 1930—1932 гг.

совершенно мокрую одежду. Наконец мы достигли залива Сталина, к югу от мыса Серпа и Молота; на северо-западе узкой лентой показались наши острова. Выход на берег отрезала полынья, поэтому лагерь разбили на льдине, отколовшейся от глетчера и окруженной трещинами. Путь к заливу тоже оказался отрезанным скопившейся здесь благодаря ветру сплошной водой.

14 июля перенесли груз, сани и собак через трещину и поднялись на ледниковый щит, по которому прошли к обнаженному от снега берегу. Здесь в сани поочередно впрягали всех способных работать собак, впрягались сами и тащили по голой земле, переправлялись через реки, затем возвращались за вторыми санями. Проходя таким образом по 20 километров, продвигались в действительности на 5 километров. После перемены ветра вода очистила льды залива Сталина. Построив ледяной мост через трещину, снова вышли на лед и пересекли залив.

В течение двух суток непрерывно шел сильный дождь. 18 июля на полуострове Парижской Коммуны сомкнули маршрут последней точкой, нанесенной на карту осенью прошлого года. На льду появились трещины и полыньи, через которые, за отсутствием лодки, уже нельзя было переправиться. Две собаки издохли от истощения, пять вместе с передовиком лежали в санях, остальные, отдавая последние силы, начали падать в воде. Корм кончился, мы отдали собакам остатки сливочного масла и шоколада, сами питались одним рисом, который приходил к концу.

На пятидесятый день пути, 20 июля, главная база была достигнута».

В следующем году (1932) Г. А. Ушаков продолжал исследование Северной Земли. С 14 апреля до 30 мая был обойден кругом остров Большевик (южный остров Северной Земли), а в июне был заснят ближайший к базе остров Пионер.

Карта восточного берега острова «Большевик», заснятая Вилькицким, оказалась до предела неточной, так как высокие горы в глубине острова были им приняты за очертание земли, а низменные берега, запушенные снегом, остались незамеченными.

Всего за два года Г. А. Ушаков и его товарищи потратили на маршрутные походы сто пятьдесят два дня. За это время они прошли три тысячи километров, из которых 2220 километров падает на маршрутную съемку, охватившую 26 700 квадратных километров. Если же принять во внимание предварительные поездки для устройства продовольственных депо, то за два года изъезжено на собаках не менее 5 тысяч километров по совершенно не известной ранее местности.

На всем протяжении маршрутов, даже на самых тяжелых переходах, велась полуинструментальная съемка. Пройденное расстояние учитывали одометры (велосипедное колесо со счетчиком оборотов), укрепленные на нартах. С помощью засечек были вычерчены планшеты в масштабе 1 километр в 1 сантиметре и нанесены горизонтали через 10, 50 и 100 метров, в зависимости от рельефа. В качестве опорных точек были определены семнадцать астрономических пунктов. Все это позволило составить достаточно точную и подробную карту Северной Земли.

Уже одно то, что в течение всего лишь

двух лет была осуществлена съемка такой обширной территории, позволяет отнести экспедицию Г. А. Ушакова к выдающимся полярным предприятиям нашего времени.

Северная Земля была заснята вся, за исключением острова Шмидта. Было выяснено, что Северная Земля состоит из пяти островов и ряда причлененных к ней мелких, расположенных группами или порознь. Северный остров, названный Комсомольцем, отделяется от среднего — острова Октябрьской Революции — узким проливом Красной Армии. Остров Октябрьской Революции, самый большой (14 тысяч квадратных километров), отделен от южного острова — Большевика — проливом Шокальского. Против входа в пролив Красной Армии лежит остров Пионер, а к северо-западу от острова Комсомолец лежит остров Шмидта, до сих пор еще не посещенный человеком.

Острова Северной Земли покрыты внутри куполовидными ледниками, достигающими особенного развития на острове Комсомолец, где льдом занято 65% всей площади острова.

Ночью 13 августа 1932 года, через два года после ухода «Седова», у острова Домашнего стал на якорь «Сибиряков», совершивший свой исторический рейс сквозным северо-восточным проходом. Еще не угасла радость встречи, как на горизонте показался «Русанов», привезший смену во главе с Н. П. Демме. Журавлев встретил корабль в море и, как лоцман, провел его почти вплотную к берегу. Так закончилась первая североземельская зимовка.

Некоторые дополнения к картографии Северной Земли были внесены в 1932 году экспедициями на «Русанове» и «Таймыре». «Русанов» исследовал пролив Шокальского, до этого еще не пройденный ни одним судном. На мысе Массивном (южный берег острова Октябрьской Революции) экспедицией на «Русанове» был построен домик [1]. «Таймыр» произвел морскую съемку и промер залива Калинина на острове Пионер, а также в проливе Шокальского, у южного входа в который была открыта группа из восьми небольших островов (Краснофлотские острова).

Намечавшееся на 1933 год дальнейшее развертывание исследовательских работ на Северной Земле не состоялось, так как в течение всего лета 1933 года Северная Земля была окружена тяжелыми льдами, сквозь которые ледокольный пароход «Седов»

[1] В 1936 году эту избушку посетила экспедиция гидролога Б. Данилова, причем обнаруженные в ней продукты оказались в прекрасном состоянии.

Полярная станция на мысе Оловянном (работала в 1935—1937 гг.).

не мог пробиться. Попытки «Седова» дойти до острова Домашнего также не увенчались успехом, и сотрудники станции на этих островах, во главе с Ниной Демме, были вынуждены остаться на вторую зимовку. Они были сняты только в следующем (1934) году гидросамолетом А. Д. Алексеева, который доставил их на мыс Челюскина.

Высадить новый персонал станции на остров Домашний в 1934 году не удалось, так как предназначенный для этого ледокольный пароход «Садко», вследствие неудачно выбранного маршрута («Садко» пытался подойти к Северной Земле со стороны острова Визе), не мог пробраться через тяжелые льды.

В 1935 году к западным берегам Северной Земли без каких-либо затруднений со стороны льдов подходил «Сибиряков» и «Садко» (под командованием Н. М. Николаева). На мысе Оловянном (в проливе Шокальского) была выстроена новая метеорологическая станция. Ее первым начальником был Э. Т. Кренкель, а первым метеорологом — заслуженный полярник Б. А. Кремер.

С историей этой станции связано проведение интересных исследовательских работ в проливе Шокальского.

Еще полярной ночью 1935/36 года коллективы станций мыс Оловянный и мыс Челюскина договорились о проведении совместных исследований в проливе. По радио проходили своего рода производственные совещания; уточнялся не только план предстоящих весной работ, но и отдельные детали снаряжения. В марте 1936 года самолет типа «Р-5» несколькими рейсами доставил с мыса Челюскина группу научных работников во главе с гидрологом Б. И. Даниловым, а также научное оборудование, походное снаряжение и собак. После пятнадцатисуточных наблюдений над течениями (одновременно велись ежечасные наблюдения над колебанием уровня моря) начались маршрутные работы вначале по разрезу мыс Оловянный — фиорд Тельмана, затем в южной части залива (по маршруту остров Большевик—острова Краснофлотские—мыс Массивный) и, наконец, через пролив до мыса Визе и оттуда по ледникам острова Большевик. Проруби для постановки наблюдений пробивались во льду с помощью аммонала, причем при толщине льда в 160—170 сантиметров на эту работу уходило 40—50 минут.

Последний маршрут в северную часть пролива к мысу Визе, а затем по ледникам в глубь острова был самым тяжелым. Попытка пересечь остров не увенчалась успехом. Поднявшись на вершину ледника, на высоту до 500 метров, экспедиция осмотрела обрывы ледников в фиордах, где рождаются айсберги, а затем повернула обратно.

28 апреля экспедиция вышла в обратный путь по маршруту мыс Оловянный—мыс Массивный, затем на юго-восток через пролив Шокальского и остров Большевик мимо горы Герасимова и через пролив Вилькицкого к мысу Челюскина. Поход занял четырнадцать дней. Пересекая остров Большевик, экспедиция видела много оленей и обнаружила следы белого волка. Наиболее тяжелым оказался переход через пролив Вилькицкого. «То, что мы видели, — пишет Б. Данилов [1], — скорее всего можно было сравнить с гигантской каменоломней; разница заключалась только в том, что вместо камней здесь был лед. Как будто кто-то щедро набросал, не заботясь о порядке, глыбы льда, толщиной более метра и поперечником в десятки метров... Собаки и люди выбивались из сил».

Пробираться по этому ледяному хаосу было вдвойне трудно, так как экспедиция везла с собой пробы, взятые на гидрологических станциях. Для посуды были заранее сделаны решетки — «вафли», в ячейки которых туго входили склянки. На последнем привале люди отдали собакам остатки продуктов, а сами съели немного шоколада. В резерве оставалось только по одной плитке шоколада. Итти приходилось ночью, днем снег становился мягким, полозья глубоко утопали в нем. Шли в густом тумане. К счастью, под утро солнце разогнало туман, и тогда перед путниками прямо по курсу вдруг вырисовались мачты радиомаяка. Люди подходили к цели — к мысу Челюскина.

В 1936 году «Сибирякову» не удалось пробиться к мысу Оловянному. Персонал станции теперь состоял всего из двух человек — Б. А. Кремера и радиста Голубева, так как Э. Т. Кренкель и Н. Г. Мехреньгин перебрались на остров Домашний.

Продукты были на исходе. В сентябре 1937 года пришлось персонал станции Оловянный снять при помощи самолета.

Однако интересы морской и воздушной навигации требовали хотя бы временного восстановления станции.

Весной 1939 года эту работу взял на себя коллектив станции мыс Челюскина. 27 апреля в пеший поход по маршруту мыс Челюскина—острова Гейберга—гора Герасимова — мыс Неупокоева — далее вдоль острова Большевик до фиорда Тельмана—мыс Оловянный вышли три человека: старший гидрометеоро-

[1] Б. Данилов, Гидрология со льда. Библиотечка «Стахановцы Арктики», изд-во Главсевморпути, 1939, стр. 36—37.

лог А. В. Золотов, радист А. С. Угольнов и механик И. С. Усачев. Несколько собачьих упряжек тянули нарты со снаряжением. Спустя восемь дней тяжелейшего пути [1] полярники достигли цели. Вечером 4 мая в эфире снова разнеслись позывные мыса Оловянного. Во время очередной арктической навигации станция работала бесперебойно.

Станция на острове Домашнем бездействовала до 1936 года, когда сюда на самолете были доставлены (с мыса Оловянного) в качестве начальника Э. Т. Кренкель и механик Н. Г. Мехреньгин. Они возобновили метеорологические наблюдения и продолжали их в течение полугода до прихода «Сибирякова», который осенью 1936 года привез смену. Новый коллектив, состоявший из пяти полярников, проработал около двух лет и был вывезен самолетом. Станция опять была законсервирована.

Вскоре все же вновь возникла необходимость возобновить работы на острове Домашнем. В конце сентября 1938 года «Садко» доставил сюда с Диксона трех полярников: радиста и метеоролога Б. Г. Харитоновича, его жену, ученика механика И. Андреева и... двухмесячного ребенка — Роальда Харитоновича. В течение полутора лет — до марта 1940 года — Б. Г. Харитонович не только обеспечивал срочные метеонаблюдения, но и провел интересные ледовые и гидрологические работы.

Несмотря на незначительную мощность радиопередатчика Домашнего (15—20 ватт), Харитоновичу удалось в течение всего года поддерживать на длинных волнах связь с многими станциями Карского моря.

Весной 1939 года были организованы наблюдения за дрейфом льда с соседнего острова Голомянного, куда Харитонович регулярно выезжал на собачьей упряжке. Во время одной из поездок на берегу были найдены два буя, занесенных сюда, повидимому, течением из Баренцова моря, где они использовались для рыбачьих сетей. Один из буев был алюминиевый и имел полустертую надпись латинскими буквами; второй — стеклянный, с вытесненным на нем небольшим якорем. Находка эта натолкнула на мысль изготовить и пустить несколько самодельных буев. Делали их из деревянных колодок, в которых высверливали дыры для закладки стеклянного патрона с помещенной внутри запиской. Отверстие забивали пробкой, а снаружи на колодку набивали жестяную стрелку, указывающую острием на пробку, также забитую снаружи жестью. Деревянная колодка окрашивалась белой краской.

Для лучшего наблюдения за льдами Харитонович построил вышку, на которой был установлен теодолит. Наблюдение через трубу теодолита, снабженную визирными чертами, позволяло отметить даже слабый дрейф льда, проходивший в нескольких километрах от станции. В двух километрах от станции обычно держалась кромка припая.

«Весной и летом 1939 года, — отмечает Харитонович, — станцию почти ежедневно посещали белые медведи. Привлеченные запахом сала белухи и нерпы, они безбоязненно направлялись прямо к сложенному на ящиках салу и, вытащив кусок, принимались его есть, изредка взмахивая лапой на облаивающую их собаку.

Медведи приходили часто ночью, когда все спали, и растаскивали запасы корма для собак. Чтобы прекратить это расхищение, мы сделали «медвежий звонок», — прикрепили к мясу проволоку, другой конец которой протащили в дом и подвесили на него десятикилограммовую гирю. Медведь, стягивая мясо, обрывал проволоку, гиря падала на пол, и мы просыпались.

Убивали медведей мы только в случае крайней необходимости, когда нуждались в мясе. В остальное же время, сфотографировав их в разных позах, прогоняли, пользуясь для этого палками, бутылками, а иногда и холостыми выстрелами. Отойдя на некоторое расстояние от станции, медведь ложился отдыхать и вскоре приходил снова. Некоторые медведи жили так возле станции по нескольку дней».

Станция на острове Домашнем работала до лета 1942 года, после чего была законсервирована. Станция на мысе Оловянном не работает с августа 1940 г.

Интересные работы на северной оконечности Северной Земли — мысе Молотова (широта 81°16′ N и долгота 95°42′,8 E) были проведены в 1941 году.

9 мая 1941 года самолет летчика А. М. Тягунина доставил на мыс Молотова трех полярников, во главе с Б. А. Кремером. Эта экспедиция привезла с собой небольшой фанерный домик размером 4,3 на 2 метра, шестимесячный запас продовольствия, метеорологическое оборудование, а также радиоаппаратуру с большим радиусом действия.

Экспедиция обосновалась на южном берегу небольшого залива на расстоянии 6—8 километров от берега. 16 мая станция начала работать. Регулярно велись метеорологические наблюдения и наблюдения над состоянием льдов в районе мыса Молотова. Кроме того, был детально обследован весь окружающий район с целью выбора наиболее подходящего

[1] Этот переход описан в брошюре А. Золотова «Три зимовки в Арктике». Библиотечка «Стахановцы Арктики», изд-во Главсевморпути, 1940, стр. 26—36.

Трофеи промысла в районе мыса Оловянного. Справа—механик Н. Г. Мехреньгин.

места для посадочной площадки и полярной станции. В результате тщательного ознакомления с местностью Б. А. Кремер пришел к выводу, что посадка здесь самолетов ледовой разведки невозможна из-за отсутствия подходящей летной площадки, а также обилия туманов, сильных ветров, низкой облачности, частых снегопадов. Что касается полярной станции, то таковую можно открыть только несколько в стороне, на западном берегу небольшого залива, так как сам мыс Молотова погребен под ледником.

Судя по отчету Б. А. Кремера, мыс Молотова занят настолько низким и пологим ледником, что он совершенно незаметно сливается с морским льдом. Поэтому о характере береговой черты можно судить только с наступлением лета и даже осени, когда прекращается таяние.

«Зимой определить границу ледника невозможно, — пишет Б. А. Кремер, — да и само понятие береговой черты здесь довольно условно, так как часть ледника несомненно находится на плаву, а часть заливается морской водой» [1].

Юго-западная граница ледника ограничена заливом, который вдается в остров на 6—8 километров. Ледник переходит в залив так же постепенно и незаметно, как и в море. Этот залив находится в стадии образования за счет отступающего мертвого ледника; с южной стороны он очень мелководный, у границы же ледника, в непосредственной от него близости глубины повышаются до 6—8 метров. Весь залив, особенно в устье его, усеян островками морского происхождения. От ледника в залив отходят языки, местами прикрытые песчаными и глинистыми выносами ручьев, текущих с ледника. Летом, в период таяния, глинистые напластования размываются, сползают с островов и мысов, обнажая ледяную подстилающую поверхность. Часть островков, повидимому, образована песком и глиной. Кроме того и в заливе, и вдоль западного берега много кос и пересыпей. «В зимнее время трудно установить: море это или ледник, торосы или остатки ледника, наконец, находящаяся в море коса — остров, или берег моря, или холм», — пишет Кремер.

К югу от залива местность представляет собой также отлогие холмы, песчаные и глинистые; они перемежаются с долинами, спускающимися в море и в залив. Из-за весьма малого уклона как долин, так и морского дна, береговая черта весьма непостоянна и в зависимости от прилива, бурного летнего таяния меняет свою границу и очертания в довольно больших пределах.

Временная станция на мысе Молотова проработала три с половиной месяца. «Консервация станции, — пишет в своем отчете

[1] По другим данным крайняя северная оконечность ледника обрывается в море небольшой отвесной стеной до 10 метров высотой.

Б. А. Кремер, — проходила исключительно тяжело. В условиях штормовой погоды приходилось делать частые ледовые съемки для парохода. Походы по изрезанному ручьями леднику изматывали; к этому прибавлялись все трудности переезда в сильный ветер через залив, сопровождаемые неизбежным купанием. Невозможность просушиваться в неотапливаемом домике усугубляла тяготы».

27 августа к мысу Молотова подошел ледокольный пароход «Садко». Работники станции убрали основное снаряжение в домик. Приемник и передатчик были уложены в спальный мешок, на домик натянули брезент. Все люди были настолько утомлены, что в пути к пароходу вынуждены были бросить свои личные вещи, захватив с собой только записи о наблюдениях, коллекции, винтовку и лодку. Только благодаря помощи садковцев оставленные вещи были все же доставлены на пароход.

В предвоенные годы и в период Отечественной войны на островах Северной Земли работали экспедиции Гидрографического управления Главсевморпути. Среди них нужно отметить экспедицию гидрографа Н. В. Плюснина (1940/41 г.), детально обследовавшую группу островов Краснофлотских и юго-западное побережье острова Октябрьской революции. На одном из Краснофлотских островов была организована зимовочная база экспедиции. Интересно отметить, что в результате съемок этой экспедиции было установлено, что мыс Свердлова представляет собой южную оконечность небольшого островка, а не мыс острова Октябрьской революции, как раньше значилось на карте.

Экспедиция гидрографа Н. А. Оглоблина (1940—1941 гг.) произвела съемки островов Малый Таймыр и Старокадомского.

Летом 1942 года экспедиция Г. В. Васильева обследовала и засняла район мыса Неупокоева.

В последние годы Северную Землю и состояние льдов у берегов довольно часто в ходе ледовой разведки изучали работники полярной авиации. В 1945 году во время одного из полетов самолета А. Т. Стрельцова в 40 милях севернее острова Шмидта был обнаружен небольшой островок, еще ранее усмотренный штурманом В. И. Аккуратовым с самолета И. И. Черевичного. Это открытие, однако, требует еще подтверждения.

Помимо персонала полярных станций никакого постоянного населения на Северной Земле нет. Промышленники также не посещают эти острова.

ЛИТЕРАТУРА

Лактионов А. Ф., Северная Земля, Архангельск, 1936. Новое издание, значительно расширенное и дополненное новыми материалами, выпущено в 1946 г. издательством Главсевморпути (Москва).

Урванцев Н. Н., Два года на Северной Земле, Л., 1935.

Харитонович Б. Г., На острове Домашнем. Журнал «Советская Арктика» № 8, 1940.

Четвероногие друзья северозсмельцев.

ЧУКОТСКОЕ МОРЕ И ОСТРОВ ВРАНГЕЛЯ

Первые арктические экспедиции, предпринятые со стороны Атлантического океана, имели целью отыскание Северного морского пути. Эта же проблема привлекла первых исследователей и в тихоокеанскую часть Арктики, где, однако, попытки найти Северный морской путь начались на двести с лишком лет позже, чем в западном секторе Арктики.

С целью найти проход из Тихого океана в Атлантический английское правительство отправило в 1776 году к Берингову проливу экспедицию в составе двух судов — «Resolution» и «Discovery». Командование экспедицией было поручено Джемсу Куку, своими двумя кругосветными плаваниями уже в то время стяжавшему себе славу выдающегося мореплавателя. Сам Кук находился на «Resolution», а вторым кораблем командовал его ближайший помощник—Чарлз Клерк. Экспедиция должна была сперва сделать попытку отыскать Северо-западный проход и описать берега северо-западной Америки. В случае невозможности пройти из Берингова пролива в Баффинов залив кораблям предлагалось в следующем году «отправиться на север к отысканию Северо-восточного прохода».

«Resolution» и «Discovery» вошли в пролив, разделяющий Азию и Америку, в 1778 году. Усмотренная здесь крайняя западная оконечность Америки была названа Куком мысом Принца Уэльского, а самый пролив — Беринговым проливом.

Выйдя из пролива в Чукотское море, Кук проследовал вдоль северных берегов Аляски до мыса, названного им Ледяным (Icy Cape), где тяжелые льды преградили кораблям путь. Здесь Кук приказал повернуть обратно и взять курс на запад, к сибирскому берегу. У Чукотского побережья кораблям удалось пройти на запад до мыса, названного Куком Северным [1]. Не найдя прохода в Атлантический океан, Кук решил пойти на зиму в южные моря, чтобы в следующем году повторить попытку. В 1779 году Кук был убит туземцами на Гавайских островах, и командование экспедицией перешло к Клерку. Несмотря на то, что Клерк был болен чахоткой, он все же решил сам вести корабли в полярные воды. Плавание в 1779 году было не более удачным, чем в предшествовавшем году. Вдоль берегов Аляски Клерку не удалось дойти и до Ледяного мыса, а на западе он не проник дальше мыса Шмидта. После этого Клерк решил бросить дальнейшие попытки найти Северный морской путь, назвав поиски этого пути «делом сумасшествия». Во время плавания у Клерка резко обострился туберкулез, и 22 августа 1779 года мореплаватель скончался у берегов Камчатки. В Петропавловске-на-Камчатке ему поставлен памятник.

Плавания Кука и Клерка были оценены в Англии как окончательное доказательство невозможности практического использования Северного морского пути между Атлантическим океаном и Тихим. Очень отчетливо эта точка зрения была сформулирована автором предисловия к описанию путешествия Кука и Клерка, который говорил, что «изысканиями этих мореплавателей уничтожены пустые умозрения, которые бы еще могли ввести к учинению новых предприятий» [2], и что Кук и Клерк «положили преграду напрасным дальнейшим поискам».

В том же году, когда Клерк совершил свое последнее плавание (1779), острова Диомида посетил казачий сотник Иван Кобелев, давший краткое описание обоих островов. По наблюдениям Кобелева, «между островами [Диомида] бывает не быстрое течение с колошнем; течение бывает во все лето из Восточного океана в Северный, а с августа месяца возвращается к югу и наносит льды [3]».

[1] В 1935 году этот мыс был переименован в мыс Шмидта.

[2] Приводим в русском переводе Г. Л. Голенищева-Кутузова.

[3] «Месяцеслов исторической и географической на 1784 год», СПб.

Точные наблюдения над течениями в Беринговом проливе, в известной мере подтвердившие наблюдения Кобелева, были поставлены уже советскими экспедициями. На острове Большой Диомид во времена Кобелева жили триста восемь эскимосов. В 1897 году население составляло здесь двести одиннадцать человек, а в 1928 году тридцать—тридцать пять человек.

Поиски северного прохода из Тихого океана в Атлантический, оставленные англичанами, были возобновлены русскими. В России этим вопросом очень интересовался государственный канцлер граф Н. П. Румянцев, на средства которого и бала снаряжена экспедиция на специально для этой цели выстроенном корабле «Рюрик». В подготовке экспедиции деятельное участие принимал знаменитый кругосветный мореплаватель И. Ф. Крузенштерн. По его совету начальником экспедиции был назначен лейтенант О. Е. Коцебу. В инструкции, данной Крузенштерном Коцебу, последнему предлагалось «стараться освидетельствовать, сколь далеко берег Америки простирается к северу за усмотренным Куком Ледяным мысом, также в какой широте оный приемлет направление к востоку. Когда же сей пункт определен будет, то не имеете вы более надобности следовать по берегу, а надлежит вам только продолжать путь свой беспрестанно к востоку». Крузенштерн писал, что он питает «некоторую искру надежды обрести в сих странах (то-есть на северо-западе Америки) бухту, имеющую сообщение если не непосредственно с Баффиновым заливом, то по крайней мере с какой-либо впадающей в Ледовитом море рекой... Когда же никакой не будете иметь надежды к учинению подобного открытия, то не останется вам ничего иного делать, как приготовляться к обратному путешествию в Европу».

Джемс Кук.
(1728—1779).

«Рюрик» вышел из Кронштадта летом 1815 года. В следующем году корабль прошел через Берингов пролив на север и взял курс вдоль берегов Аляски. Здесь был открыт большой залив, который, как пишет Коцебу, «вследствие общего желания всех спутников назван зундом Коцебу». Исследованием этого залива и ограничились работы «Рюрика» в полярных водах. На обратном пути «Рюрик» стал на якорь у мыса Дежнева, который Коцебу описывает следующим образом: «Место сие представляет ужаснейшее зрелище: черные, страшно друг на друга упирающиеся утесы, между коими особенно отличается один, имеющий совершенно вид пирамиды, вселяют какое-то чувство содрогания. Сие сокрушение страшных утесов заставляет человека размышлять о великих превращениях, которые некогда в природе здесь последовали; ибо вид и положение берегов рождает вероятие, что Азия некогда была соединена с Америкой». У мыса Дежнева мореплаватели высаживались на берег, где встретили чукчей, которых Коцебу описывает так: «Крайне неопрятная одежда диких, нечистые, гнусные и дикие их лица и длинные ножи давали сей группе людей вид разбойничьей шайки».

Проходя Беринговым проливом, Коцебу отметил в нем постоянное течение, направленное на северо-восток. Коцебу дал находящимся в Беринговом проливе островам Диомида название: остров Большой Диомид (входящий во владения СССР) он назвал островом Ратманова, а Малый Диомид (ныне принадлежащей Соединенным Штатам Северной Америки) — островом Крузенштерна. В 1818 году «Рюрик» вернулся в Петербург.

На следующий год русское правительство отправило две экспедиции для исследования полярных стран. Одна из них, под начальством Ф. Ф. Беллинсгаузена, должна была работать в антарктических водах; другой, под начальством капитан-лейтенанта М. Н. Васильева, ставилась задача пройти через Берингов пролив на север и, производя опись берегов Северной Америки, искать путь в Атлантический океан. Если первая экспедиция стяжала себе всемирную известность и сделала имя Беллинсгаузена бессмертным, то

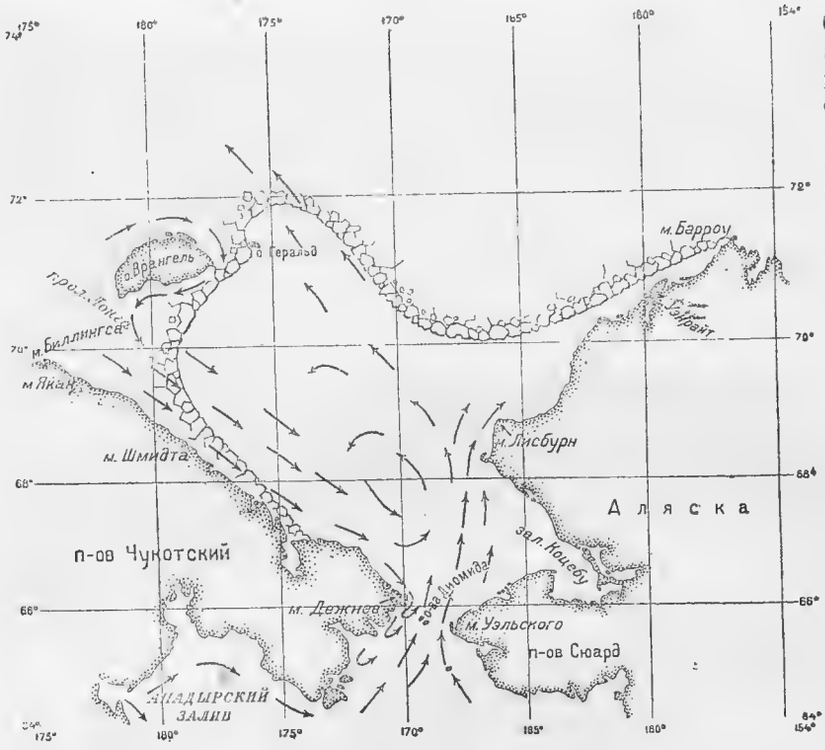


Схема течений и средняя августовская кромка льда в Чукотском море.

лишь весьма скромных результатов добилась вторая экспедиция. Суда арктической экспедиции «Открытие» (под командой самого Васильева) и «Благонамеренный» (под начальством Г. С. Шишмарева) прошли в июне 1820 года Берингов пролив, после чего взяли курс на северо-восток, производя съемку северных берегов Аляски. Уже 10 августа, дойдя только до северной широты 71°06′ и западной долготы 166°08′, Васильев повернул обратно. Все плавание в полярных водах продолжалось лишь двадцать шесть дней.

В следующем году Васильев повторил попытку открыть Северо-западный проход, но прошел у берегов Аляски только немного дальше, чем в 1820 году; на меридиане 161°27′ W и широте 70°40′ N «дальнейшее проследование к северу, — по словам Васильева, — было остановлено непреодолимым оплотом льдов, может быть, современных миру». Так как к тому же на судне стала свирепствовать цынга, то Васильев «поспешил оставить Ледовитое море». Шлюп «Благонамеренный» в 1821 году дошел только до широты 70°13′ N.

Таким образом, обе предпринятые русскими попытки найти Северный морской путь со стороны Берингова пролива увенчались весьма малыми результатами.

С целью исследования и съемки северных берегов Америки три экспедиции в 1825 году были отправлены английским адмиралтейством. Западная, под начальством капитана Ф. Бичи, должна была начать работы со стороны Берингова пролива, восточная, под начальством В. Парри, — со стороны Баффинова залива, а третьей экспедиции, под командованием Джона Франклина, предлагалось пройти сухим путем до реки Мекензи и спуститься по ней до устья.

Экспедиция Бичи на королевском шлюпе «Блоссом» покинула Англию в 1825 году и 5 июля следующего года вошла через Берингов пролив в Чукотское море. Бичи описал северные берега Аляски до пункта, расположенного несколько восточнее Ледяного мыса, а участнику экспедиции Эльсону удалось дойти на шлюпке до северной оконечности Аляски (и восточной границы Чукотского моря), названной мысом Барроу. Таким образом, экспедиция Бичи впервые обошла весь южный берег Чукотского моря, расположенный к востоку от Берингова пролива. Берег этого моря, лежащий к западу от Берингова пролива, был, как мы видели, впервые обойден в 1648 году Поповым и Дежневым. Экспедиция Бичи впервые положила правильно на карту острова Диомида.

Организованные в середине XIX века многочисленные поисковые экспедиции за Франклином, составившие эпоху в истории исследования Арктики, затронули также Чукотское море. В 1848 году английское адмиралтейство поручило парусным гидрографическим судам «Herald» (под командой капитана Г. Келлетта) и «Plover» (под командой капитана Мура) предпринять поиски Франклина к востоку от Берингова пролива. «Herald» прошел в 1848 году до залива Коцебу и, не застав здесь «Plover» (который зимовал в Анадырском заливе), вернулся на юг. Только в 1849 году суда соединились и приступили к своим операциям у северных берегов Аляски. 25 июля корабли достигли мыса Уэнрайт на северном побережье Аляски, откуда «Herald» пошел на север и достиг широты 72°51′ N (на меридиане 163°48′ W). Здесь, у кромки полярного пака, корабль сделал остановку с целью измерения температуры воды на различных глубинах. Это была первая глубоководная гидрологическая станция, выполненная в Чукотском море.

После этого «Herald» продолжал крейсиро-

вать в Чукотском море. 17 августа с марса вдруг раздался возглас вахтенного матроса: «Земля!» Мореплаватели увидели один или несколько небольших островов, а за ними обширную высокую землю. По глазомерной оценке капитана Келлетта расстояние до ближайшего острова составляло около 25 миль, а до большой земли — 60 миль. На ближний остров, названный в честь экспедиционного судна островом Геральд, в тот же день была сделана высадка. Участник экспедиции натуралист Б. Земан произвел на острове ботанические сборы. До видневшейся вдали большой земли кораблю вследствие встреченных на пути тяжелых льдов дойти не удалось. Этой земле Келлетт дал название Земли Пловер — в честь второго экспедиционного судна. Мореплаватели думали, что Земля Пловер является южной оконечностью большой полярной земли, занимающей центральную часть Арктики. Только работами позднейших экспедиций было выявлено, что виденная Келлеттом земля (впоследствии названная островом Врангеля) представляет собою сравнительно небольшой остров.

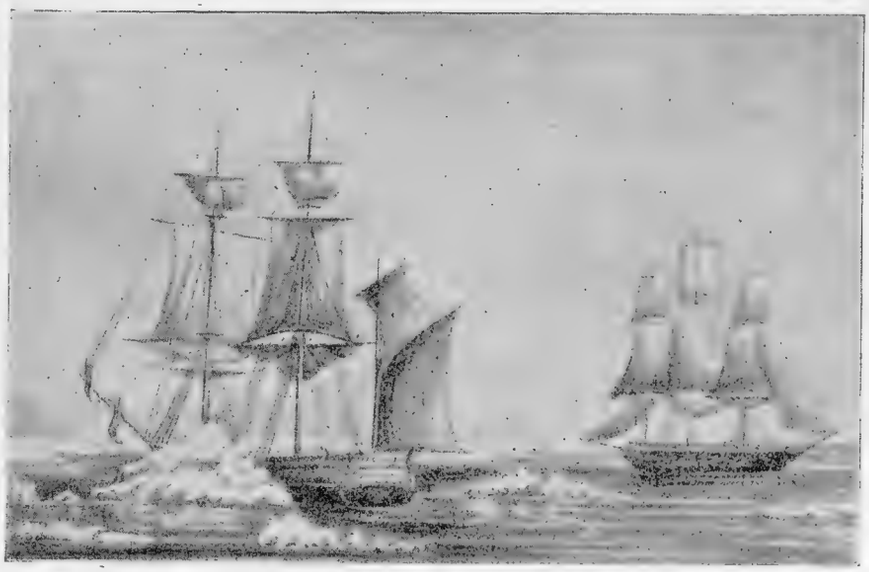
От острова Геральд Келлетт направился в залив Коцебу, где в это время другой корабль, «Plover», готовился стать на зимовку. Расставшись с «Plover», «Herald» 2 октября вышел в Берингово море. В следующем году (1850) «Herald» снова посетил Чукотское море, но на этот раз дальше залива Коцебу не заходил.

Из других судов, плававших в Чукотском море с целью поисков Франклина, следует отметить корабль «Entreprise», который под командой капитана Коллинсона достиг в 1850 году в восточной части Чукотского моря широты 73°23′ N.

Для исследования открытых Келлеттом в Чукотском море островов американское правительство отправило в 1855 году экспедицию на парусном военном гидрографическом судне «Vincennes» под начальством Джона Роджерса. «Vincennes» без труда достиг острова Геральд, на который участниками экспедиции была сделана высадка, и поднялся к северу от этого острова до широты 72°5′ N на меридиане 174°37′ W. Отсюда Роджерс направился к усмотренной Келлеттом к западу от острова Геральд земле (то-есть к острову Врангеля), но не мог дойти до нее из-за тяжелых льдов. Остров Врангеля этой экспедицией так и остался незамеченным, что в то время возбудило некоторые сомнения в верности сделанного Келлеттом открытия. После неудачной попытки обнаружить остров Врангеля Роджерс прошел через весь пролив Лонга, приблизительно по его середине, до меридиана 177°22′ E (в широте 70°37′ N) и в том же году вернулся в Америку.

В приатлантической части Арктики промышленники, главным образом норвежцы, внесли немалый вклад в географию. В секторе Арктики, прилежащем к Тихому океану, промысловые суда также способствовали расширению географических знаний, хотя и не в столь большой мере, как на западе. Основным предметом промысла в Беринговом и Чукотском морях был вначале кит. Первым китобоем, промышлявшим в этих водах, был американский капитан Ройс. Его опытное плавание в 1848 году было столь успешно, что уже в следующем году в северную часть Берингова моря и в Чукотское море направились 154 китобойных судна с командой в 4650 человек, добывших тридцать четыре с половиной тысячи тонн сала и девятьсот тонн китового уса. В 1850 году промышляло 144 корабля, и результат промысла выразился в сорока с половиной тысячах тонн сала и тысяче четырехстах тоннах китового уса.

Совершенно баснословные доходы, которые давали эти рейсы, заставляли капитанов нередко рисковать: суда забирались далеко во льды и оставались в них до



„Пловер" и „Геральд" в Чукотском море. 1848 г.

начала смерзания. В результате уже третья китобойная кампания в Чукотском море, когда там промышляло 145 судов, закончилась катастрофой: значительная часть промышлявших в 1851 году судов погибла. Хищнический характер промысла очень скоро сказался на резком уменьшении числа китов в Чукотском море, в связи с чем сильно уменьшилось и число судов, промышлявших здесь кита. Интересно отметить, что Шалауров (1762) и Биллингс (1787) видели китов у Большого Баранова Камня (к востоку от устья Колымы), где они в настоящее время, повидимому, вовсе не встречаются. В начале октября 1937 года автор этих строк видел с парохода «Беломорканал» большое число китов около мыса Биллингса, что следует считать редким явлением, возможно, находящимся в связи с необыкновенно благоприятными ледовыми условиями в Чукотском и Восточносибирском морях в навигацию 1937 года.

Из американских китобоев, плававших в Чукотском море, особые заслуги по географии принадлежат капитану Т. Лонгу. Промышляя в 1867 году на своем китобойном судне «Nile», ему удалось подойти на близкое расстояние к земле, виденной издали Келлеттом в 1849 году. Лонг дал этой земле название острова Врангеля [1], которое затем и удержалось за островом. В середине августа «Nile» прошел вдоль всего южного берега острова Врангеля, в расстоянии 15—18 миль, причем Лонг приближенно положил этот берег на карту. Западный высокий мыс острова был назван мысом Томаса [2] — в честь матроса, первым заметившего остров, а крайний восточный усмотренный с корабля мыс получил название мыса Гавай [3]. На запад Лонгу удалось пройти до меридиана 170°20′ E. Водное пространство между островом Врангеля и Чукотским побережьем впоследствии было названо, по имени капитана корабля «Nile», проливом Лонга. В том же году, когда Лонг открыл южный берег острова Врангеля, этот остров был усмотрен капитаном Крейнором с американского китобойного корабля «Reindeer».

Уменьшение китового стада вследствие хищнического истребления китов побуждало китобойные суда, промышлявшие в Чукотском море, забираться далеко на север. Так, в год замечательного плавания Лонга капитану Соулю удалось достигнуть на своем судне «St. George» на меридиане 173° W широты 73°10′ N, а позже капитан Най дошел на корабле «M-t Wollaston» к северу от острова Геральд (на меридиане 175°10′ W) до параллели 73°30′ N. В 1878 году капитан Кинен плавал в водах к северу от острова Врангеля, до того еще не посещавшихся ни одним судном.

Часто китобои не успевали за короткое полярное лето взять полный груз и задерживались поэтому в Чукотском море иногда до середины октября. Некоторые из этих судов затирались льдами и гибли. Так, в 1879 году во льдах Чукотского моря погибли три китобойных корабля, из них два — со всей командой.

На поиски пропавших судов в 1880 году было отправлено американское таможенное судно «Corwin» [4] под командой капитана Хупера, который, между прочим, предполагал посетить и остров Врангеля. Однако год в ледовом отношении выдался неблагоприятный, и пароход не мог пробиться через двадцатимильную полосу тяжелых льдов, находившихся к востоку от острова. Во время плавания «Corwin» в Чукотском море были выполнены многочисленные промеры и наблюдения над течениями и температурой воды.

В 1881 году «Corwin» снова посетил Чукотское море, имея на этот раз попутным заданием поиски пропавшей «Жаннетты» — судна экспедиции Де Лонга [5]. 30 июля «Corwin», которым, как и в предшествующем году, командовал капитан Хупер, подошел к острову Геральд, на который участники экспедиции высаживались. Далее судно проследовало к мысу Шмидта, повернуло здесь на юго-восток и от устья реки Ванкаремы взяло курс на север. 12 августа «Corwin» подошел к восточному берегу острова Врангеля, где около устья реки, названной рекой Клерк [6], партия во главе с лейтенантом Рейнольдсом высадилась на берег. Впервые человек вступил на этот остров, который в течение долгого времени вызывал среди географов различные предположения и много споров. Вновь открытую землю американцы назвали Новой Колумбией. Это название, однако, не удержалось, и на картах остров продолжал значиться под именем острова Врангеля, присвоенным ему капитаном Лонгом. На острове Врангеля участники экспедиции на «Corwin» произвели ботанические и другие естественно-историче-

[1] В честь выдающегося русского полярного путешественника Ф. Врангеля. О поисках Врангелем земли к северу от Чукотского берега см. ниже, в главе «Восточносибирское море».

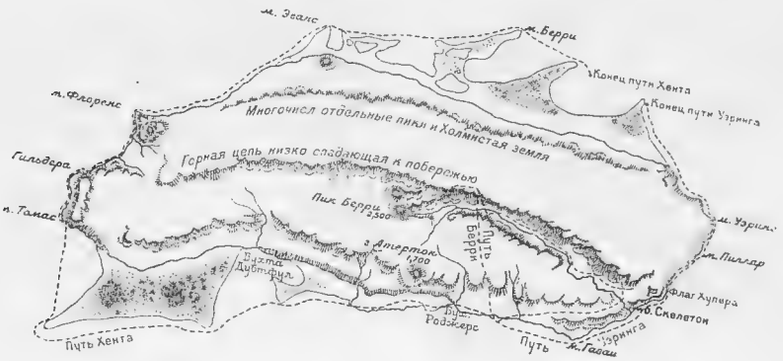
[2] На русских картах известен под названием мыса Фомы.

[3] По имени Гавайских островов, на которых базировалось судно Лонга.

[4] Это судно ежегодно крейсировало у берегов Аляски, имея задачей борьбу с контрабандной торговлей спиртом и огнестрельным оружием.

[5] Трагической судьбе экспедиции Де Лонга на «Жаннетте» посвящена следующая глава нашей книги.

[6] На русских картах эта река неправильно называется рекой Клер.



Первая карта острова Врангеля, составленная капитаном Берри в 1881 г.

ские сборы, а также определили наклонение магнитной стрелки.

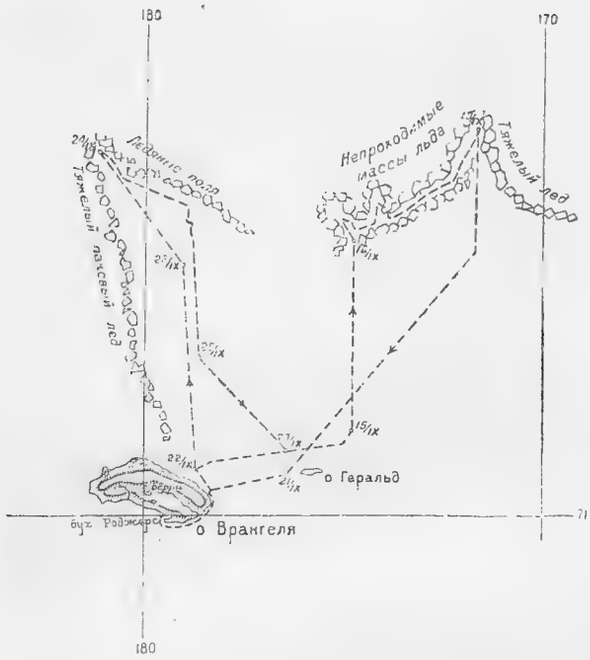
В том же году, когда экспедиция на «Corwin» сделала первую высадку на остров Врангеля, этот остров посетило другое американское судно — «Rodgers», имевшее основной задачей поиски следов «Жаннетты». Хотя в этом отношении экспедиция не дала — да и не могла дать — положительных результатов, работы ее оказались весьма плодотворными в области географических исследований Чукотского моря. «Rodgers», испытанный китобойный корабль, ранее называвшийся «Mary and Helen», пройдя Берингов пролив, подошел 24 августа к острову Геральд. Участники экспедиции высадились на остров и вскарабкались на вершину острова, высоту которой они определили в 180 метров. С этой вершины открылся прекрасный вид на остров Врангеля. Поставив на западной оконечности острова гурий, экскурсанты вернулись на судно, которое уже на следующий день подошло к острову Врангеля, где стало на якорь в бухте, названной в честь корабля бухтой Роджерс. Участник экспедиции журналист У. Гильдер, описывая это место, говорит: «Эта бухта, которую мы открыли, в будущем, вероятно, окажется очень полезной не одному мореплавателю». Действительно, в настоящее время бухта Роджерс стала главной гаванью острова Врангеля, и в советское время здесь был основан промысловый поселок с радиостанцией.

С целью исследования острова участники экспедиции разделились на три партии: начальник экспедиции лейтенант Берри должен был обследовать центральную часть острова и по возможности выйти к его северному берегу; лейтенанту Уэрингу поручалось обойти на шлюпке восточные и северо-восточные берега острова, мичману Хенту — западные и северо-западные. Берри был первым человеком, давшим нам сведения о природе внутренней части острова Врангеля. Он поднялся на главную вершину острова, названную в его честь пиком Берри и имеющую, по его определению, высоту в 760 метров [1]. Впоследствии советской геологической экспедицией под начальством Л. В. Громова, работавшей на острове Врангеля в 1939—1940 годах, было выяснено, что не пик Берри, а вершина Советская, возвышающаяся над уровнем моря на 1097 метров, является высшей точкой острова.

Все три партии экспедиции Берри произвели на острове Врангеля топографическую съемку, и, таким образом, им мы обязаны первой более или менее достоверной картой острова. Неописанным остался лишь небольшой участок северного побережья. На острове были также собраны естественно-исторические коллекции и произведены астрономические и геомагнитные наблюдения.

Когда работы на острове Врангеля были закончены, Берри решил еще обследовать воды к северу и северо-востоку от острова. Воспользовавшись образовавшимся среди полярных льдов каналом, «Rodgers», с большим риском быть затертым, достиг 19 сентября широты 73°44′ N (на меридиане 171°48′ W). Эта широта долгое время являлась в Чукотском море рекордной для свободно плавающего судна, если не считать малодостоверной широты 74°,5 N, достигнутой китобойным судном «Massachusetts» в 1867 году. Производя через каждый час промеры глубин, «Rodgers» спустился к восточному берегу острова Врангеля, где удалось взять на борт оставленную Уэрингом шлюпку. После этого Берри еще раз направился на север, причем на меридиане 179°52′ E (к северу от острова Врангеля) была достигнута широта 73°28′ N. Ввиду позднего времени года дальнейшее пребывание во льдах стало рискованным, и Берри направился к Чукотскому побережью, попутно еще раз посетив остров Геральд. С дальнейшей судьбой экспедиции на

[1] Фактически высота пика Берри 964 метра (по данным Л. В. Громова).



Крейсерство „Роджерса" во время поисков „Жаннетты" в районе островов Врангеля и Геральд в 1881 г.

«Rodgers» мы познакомимся дальше, когда коснемся экспедиции Де Лонга.

Из экспедиций, работавших в Чукотском море во второй половине XIX века, необходимо упомянуть еще о русской экспедиции на клипере «Всадник» под командой Новосильского в 1876 году. Эта экспедиция имела задачей пройти через Берингов пролив в Чукотское море и следовать затем вдоль Чукотского побережья по возможности дальше на запад. В конце августа «Всадник» достиг мыса Шмидта, где сплошные льды вынудили судно повернуть обратно. Во время плавания «Всадника» в Чукотском море лейтенантом М. Онацевичем были выполнены физико-географические наблюдения.

После экспедиции Берри на «Rodgers» наступает длительный перерыв в исследовании как Чукотского моря, так и острова Врангеля. Возобновлены эти исследования были русской гидрографической экспедицией на ледокольных транспортах «Таймыр» и «Вайгач». Главные работы в Чукотском море эта экспедиция выполнила в 1910 и 1911 годах, но некоторые дополнительные гидрографические работы на Чукотском побережье были произведены и в 1912—1914 годах, когда основной задачей ледоколов являлись работы в Восточносибирском море и море Лаптевых, а также сквозное плавание Северным морским путем.

В 1911 году «Вайгач» прошел от мыса Биллингса на Чукотском побережье к юго-западной оконечности острова Врангеля, где был определен астрономический и магнитный пункт и поставлен железный знак в виде пирамиды. Участником экспедиции студентом Кириченко были произведены геологические сборы на острове. «Вайгачу» удалось обогнуть остров Врангеля с севера, но подойти к северному берегу острова на близкое расстояние ледокол из-за тяжелых льдов не мог. В сентябре «Вайгач» выполнил гидрологический разрез по линии мыс Сердце-Камень — мыс Хоп — мыс принца Уэльского. В результате плаваний «Таймыра» и «Вайгача» карта Чукотского моря обогатилась многочисленными промерами.

В плаваниях «Вайгача» в 1910 и 1911 годах принимал участие лейтенант Г. Л. Брусилов, с экспедицией которого на «Св. Анне» мы уже знакомы.

В 1913 году канадское правительство организовало большую многолетнюю экспедицию, имевшую целью исследование моря Бофора и островов, лежащих на восточной стороне его. Эта экспедиция, известная под названием Канадской арктической экспедиции, возглавлялась известным канадским полярным исследователем Вильялмуром Стефанссоном. В августе 1913 года одно из судов Стефанссона, «Карлук», шедшее из Бе-

Подъем русского флага на острове Врангеля моряками ледокольного парохода „Вайгач" в 1911 г.

рингова пролива к острову Хершель, было затерто льдами у северных берегов Аляски, недалеко от устья реки Кольвилль. 20 сентября, когда казалось, что судно уже вмерзло в береговой припай и находится на безопасной зимней стоянке, Стефанссон в сопровождении Мак-Коннеля, Г. Уилкинса[1] и двух эскимосов покинул корабль для охоты на оленей. На второй день сильным ветром неожиданно взломало лед, и «Карлук» стал дрейфовать. Через несколько дней корабль скрылся из виду береговой партии, и Стефанссону уже не суждено было увидеть его.

Кроме командира судна капитана Р. Бартлетта, на «Карлуке» находилось двадцать четыре человека, в том числе шесть научных работников и две эскимосские семьи.

Сперва корабль понесло к мысу Барроу, откуда дрейф принял северо-западное направление. 15 ноября «Карлук» достиг почти 73° северной широты — наиболее северной точки за все время дрейфа.

11 января 1914 года, когда корабль находился в северной широте 72° и западной долготе 173°50′, произошло сильнейшее сжатие льдов, судно получило пробоину, и вода хлынула в трюм. Предусмотрительный Бартлетт еще задолго до катастрофы приказал вынести на лед нарты и лодки, а на палубе сложить запасы продовольствия, горючего и различное снаряжение для санного похода. Теперь все это спешно, но без переполоха, стали выбрасывать на лед. Затем был отдан приказ всем покинуть судно. «Я остался на борту, — пишет капитан Бартлетт, — и решил дождаться конца. В 15 часов 15 минут судно стало погружаться. Через несколько минут палубы были залиты водой. Поставив похоронный марш Шопена, я завел виктролу. Вода хлынула в люки. Я взобрался на релинги и, когда их края сравнялись со льдом, соскочил. Канадский флаг развернулся на верхушке мачты, коснулся воды, и судно скрылось». На льду был построен дом из ящиков и несколько иглу[2], в которых и устроились потерпевшие кораблекрушение.

21 января группа из семи человек во главе со старшим штурманом А. Андерсоном отправилась по льду к острову Геральд. Через несколько дней трое из этой группы вернулись в «Лагерь кораблекрушения», остальные же пропали бесследно. Предпринятые поиски Андерсона и его спутников не увенчались успехом. Стюарду Чэфу удалось дойти почти до самого острова Геральд, но в расстоянии трех миль от острова большая полынья преградила путь. Не обнаружив никаких следов

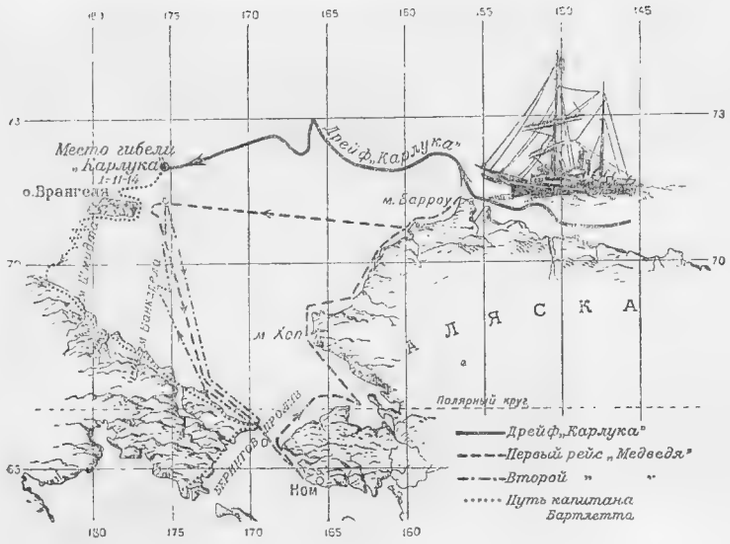
Капитан Роберт Бартлетт.
(1875—1946).

Андерсона, Чэф был вынужден вернуться обратно. В 1924 году трупы четырех погибших участников экспедиции Бартлетта были найдены на острове Геральд судном «Herman».

4 февраля «Лагерь кораблекрушения», вопреки советам Бартлетта, покинула другая группа в составе океанографа Джемса Меррея (участника антарктической экспедиции Шеклтона), антрополога Бэша, доктора и матроса. Целью их являлся остров Врангеля, до которого было восемьдесят миль. Продовольствия они захватили на пятьдесят дней. Так как Бартлетт не мог отпустить этой группе собак, то тащить сани приходилось людям. В середине февраля эту партию встретил Чэф, возвращавшийся после похода к острову Геральд. По его словам, путники находились в плачевном состоянии, но решили во что бы то ни стало продолжать путь к острову Врангеля. Антрополог Бэша отморозил себе ноги и руки; левую руку пришлось ампутировать, причем операция была выполнена простым ножом. У несчастного началось заражение крови. В состоянии полупомешательства он плелся позади. После этого группу Меррея больше не видели — она

[1] Это было первое арктическое путешествие Уилкинса.

[2] Эскимосские снежные хижины.



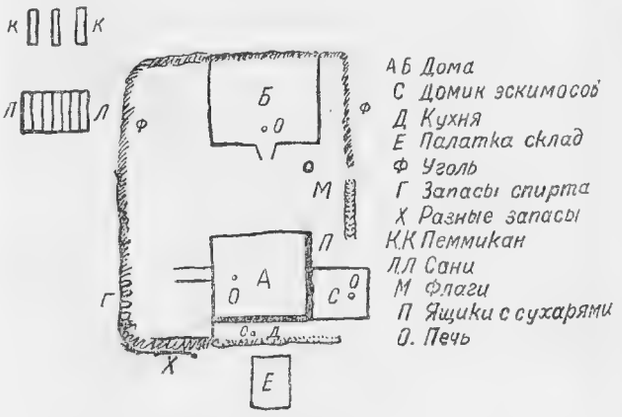
Дрейф „Карлука" и путь по льду капитана Бартлетта в 1913—1914 гг.

погибла целиком, очевидно, не добравшись до острова Врангеля.

24 февраля направились к острову Врангеля и остальные шестнадцать человек, оставшиеся в «Лагере кораблекрушения». Чтобы перенести все продовольствие, путь приходилось проделывать по нескольку раз, а потому продвижение было очень медленным. Большим препятствием являлись огромные торосистые гряды, попадавшиеся на пути. «Торосы были от 8 до 30 метров высоты, — пишет Бартлетт, — и простирались во всех направлениях. Мне приходилось видеть непроходимые льды во время наших полярных экспедиций, но такие льды я видел впервые». Через эти торосы люди пробивались кирками, отвоевывая метр за метром. Понадобилось три дня, чтобы пройти расстояние в три мили. 12 марта путники, наконец, достигли острова Врангеля, выйдя на одну из кос на северном его берегу. С целью пробраться в Америку и организовать спасательную экспедицию (радио на «Карлуке» не было, и о случившейся катастрофе в Америке ничего не было известно) Бартлетт через шесть дней вышел в сопровождении одного эскимоса с семью собаками с острова Врангеля на Чукотское побережье. Продовольствия путники захватили на шестьдесят дней. Бартлетт сперва пошел по берегу острова до мыса Блоссом и только отсюда направился по морскому льду к Чукотскому побережью. Большие разводья очень замедляли продвижение. Все же беспримерный переход по дрейфующим льдам пролива Лонга был благополучно закончен, и 4 апреля Бартлетт и его спутник достигли материка у мыса Якан. Встреченные на берегу чукчи оказали Бартлетту гостеприимство и предоставили в его распоряжение собак и нарты. 24 апреля Бартлетт был в Уэлене, а 16 мая он прибыл в бухту Провидения, где застал шхуну «Herman», на которой и переехал в Америку. Здесь он спешно принялся за организацию экспедиции для спасения оставшихся на острове Врангеля людей.

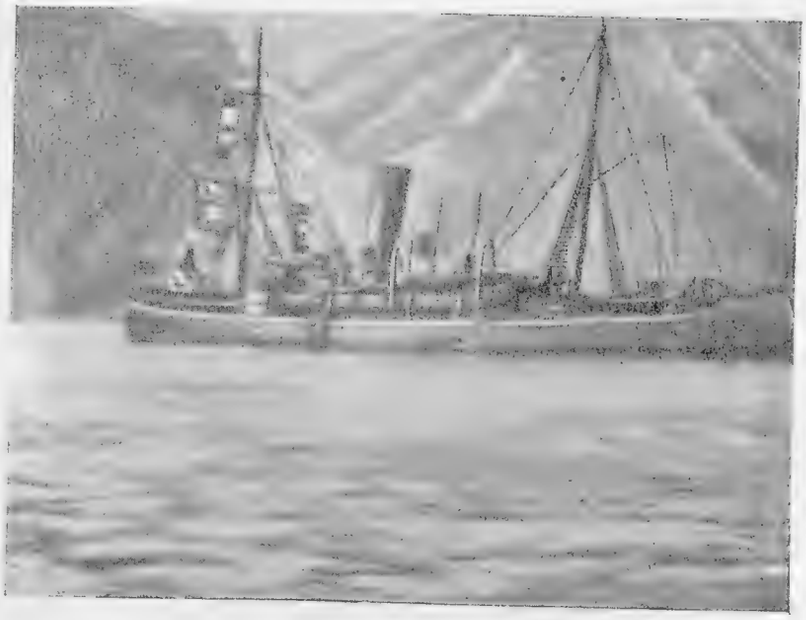
Американское правительство отправило к острову Врангеля таможенные суда «Bear» и «Corwin» и промысловую шхуну «King and Wing» О. Свенсона, а русское правительство приказало ледокольным транспортам «Таймыр» и «Вайгач», начавшим в то время плавание Северным морским путем из Владивостока в Архангельск, сделать все возможное, чтобы снять с острова Врангеля участников экспедиции Стефанссона. «Таймыру» и «Вайгачу», пытавшимся подойти к острову Врангеля в первой половине августа, не удалось пробиться через окружавшие остров льды. В начале сентября состояние льдов несколько улучшилось, и к острову подошла шхуна «King and Wing» под командой Олафа Свенсона, а вскоре затем здесь стали на якорь «Bear», на котором находился Бартлетт, и «Corwin».

Ко времени прибытия спасательных судов число оставшихся на острове Врангеля участников экспедиции на «Карлуке» уменьшилось еще на три человека: двое умерли от нефрита, а один застрелился. В течение полугода пленники острова Врангеля питались главным образом продуктами охоты. Не всегда охота оказывалась удачной, и было так, что в течение двадцати дней каждый получал в сутки только по четыре ложки разложившегося тюленьего сала.



План „Лагеря кораблекрушения" экспедиции на „Карлуке". 10 января 1914 г.

После экспедиции на «Карлуке», участники которой случайно попали на остров Врангеля, этот полярный остров стал привлекать к себе усиленное внимание Стефанссона. Интересовали канадского исследователя как промысловые богатства острова, так и в особенности мысль о закреплении острова Врангеля за Великобританией, что ввиду происходившей в СССР гражданской войны казалось вполне осуществимым. В этих целях Стефанссон отправил в 1921 году на шхуне «Silver Wave» на остров Врангеля экспедицию в составе пяти человек (в том числе одной эскимоски), начальство над которой было поручено канадцу Аллану Крауфорду. Эта экспедиция должна была поднять на острове английский флаг и, оставшись на зиму, заняться охотой. Верный своему принципу существования в Арктике за счет местных ресурсов, Стефанссон снабдил экспедицию только полугодовым запасом продовольствия, полагая, что в основном зимовщики прокормятся продуктами промысла.



Канонерская лодка „Красный Октябрь“ (бывший портовый ледокол „Надежный“).

В 1922 году за Крауфордом и его спутниками была послана шхуна «Teddy Bear», вышедшая из Нома 20 августа. Ввиду тяжелого состояния льда ей, однако, не удалось дойти до острова Врангеля. В следующем году Стефанссон отправил на остров Врангеля паровую шхуну «Donaldson» с новой партией людей, которая должна была сменить Крауфорда. Когда «Donaldson» подошла к острову Врангеля, из партии Крауфорда оставалась в живых только одна эскимоска— Ада Блэкджэк. Она рассказала о провале авантюры канадцев.

Имевшиеся у Крауфорда скудные запасы продовольствия иссякли в середине декабря 1922 года. Так как охота была неважной, то Крауфорд вместе с одним из зимовщиков, Найтом, решил, по примеру Бартлетта, перейти по льдам пролива Лонга на чукотский берег. Однако вследствие болезни Найта путники через две недели были вынуждены вернуться.

В конце января 1923 года Аллан Крауфорд снова отправился в путь, на этот раз с двумя другими участниками экспедиции. Все трое пропали бесследно. На острове Врангеля оставались только Найт и эскимоска. В июне Найт умер от цынги. Оказавшись единственной жительницей полярного острова, эскимоска решила не сдаваться. Охотой она сумела поддержать свое существование до прихода спасательного судна. Много неприятностей доставляли медведи, которые буквально осаждали палатку, в которой жила эскимоска.

Прежде чем покинуть остров Врангеля, «Donaldson» высадил здесь партию из четырнадцати человек (тринадцати эскимосов и американца Уэллса), снабдив ее продовольствием на два года.

Чтобы положить конец хозяйничанию иностранцев на острове Врангеля, советское правительство отправило в 1924 году экспедицию на остров Врангеля, главной целью которой являлось водружение на острове советского флага, а также снятие с него людей, оставленных там летом 1923 года и промышлявших без разрешения СССР. Поход к острову Врангеля был совершен на канонерской лодке «Красный Октябрь» (бывший портовый ледокол «Надежный») под начальством гидрографа Б. В. Давыдова.

«Красный Октябрь» покинул Владивосток 20 июля 1924 года и после заходов, с целью добункеровки, в Петропавловск-на-Камчатке и бухту Провидения, а также в бухту Лаврентия, где на борт были взяты ездовые собаки, прошел 10 августа Берингов пролив. Уже в первый день плавания в полярных водах была встречена кромка льда, за которой «Красный Октябрь» вскоре вошел в тяжелые многолетние торосистые льды. Продвигаться в этих льдах ледокол мог только при помощи ударов. После упорной борьбы с ледяной стихией «Красный Октябрь» 19 августа подошел к острову Врангеля и стал на якорь в бухте Роджерс, где на

следующий день состоялась церемония поднятия советского флага. На берегу бухты стояла избушка из плавника, в которой находились промысловые принадлежности и продовольствие. Людей, однако, не было видно.

После того как в бухте Роджерс был определен астрономический и магнитный пункт, «Красный Октябрь» приступил к обследованию южного берега острова Врангеля. В бухте Сомнительной с корабля были замечены палатки, небольшая хижина и развешанные шкуры белых медведей. Вскоре показались и люди. Это были четырнадцать человек, высаженных на остров Врангеля в предшествующем году шхуной «Donaldson». Начальник советской экспедиции Б. В. Давыдов объявил им о незаконности их деятельности на острове, после чего все жители острова Врангеля были переведены на борт «Красного Октября», а результаты промысла и орудия лова конфискованы. На береговой косе бухты Сомнительной была обнаружена могила Найта — участника экспедиции Крауфорда.

Б. В. Давыдов.
(1883—1925).

Пройдя на запад до мыса Блоссом, «Красный Октябрь» направился к Чукотскому побережью. Весь пролив Лонга был забит сплоченными льдами, сильно затруднявшими продвижение судна, и только 28 августа «Красный Октябрь» подошел к мысу Якан. Переход через льды пролива Лонга не обошелся даром: у корабля оказались погнутыми много шпангоутов, руль был сворочен, в бортах получились вмятины. У Чукотского побережья ледовая обстановка вследствие дувших северо-западных ветров была крайне неблагоприятной. Ввиду недостатка угля командование ледокола решило около мыса Шмидта выждать изменения в состоянии льдов. Однако проходил день за днем, никакого улучшения обстановки не наступало. Не оставалось другого выхода, как готовиться к зимовке. Все механизмы были разобраны, паровое отопление собрано, а 25 сентября прекратили пары в последнем котле. «Корабль фактически стал на зимовку, — замечает Б. В. Давыдов. — Казалось, что положение вполне и окончательно определилось: нам предстояло провести не менее девяти месяцев в условиях полной оторванности от внешнего мира; было трудно рассчитывать на возможность выхода из крепко схвативших нас ледяных объятий».

Как раз в тот день, когда на корабле были прекращены пары, мореплаватели совершенно неожиданно почувствовали отчетливую зыбь, которая постепенно становилась все сильнее и сильнее. Сомнений быть не могло: недалеко от мыса Шмидта должны были находиться большие пространства открытой воды. По расчетам Давыдова, угля имелось на корабле как раз столько, сколько надо было для перехода до бухты Провидения по чистой воде и при условии отсутствия встречного ветра. Начальник экспедиции решил рискнуть и попытаться вырваться из льдов. Спешно была собрана машина, и 27 сентября «Красный Октябрь» продолжал плавание по направлению к Берингову проливу. Через 12—15 миль ледокол преодолел ледяную перемычку и вышел на чистую воду. Он следовал затем вдоль северной кромки льдов, которые держались у самого берега, оставляя под берегом полосу чистой воды.

Запасы угля на корабле подходили между тем к концу, и в его топки стали бросать имевшиеся на судне бревна и доски. 30 сентября «Красный Октябрь» был у мыса Дежнева, но здесь, перед самым выходом в свободный океан, судно неожиданно встретило ледяную преграду. Чтобы пробиться через льды, в топки пошли пеньковые тросы, весь запас олифы, большая часть машинного масла и даже корпус моторного катера. Но льды не хотели выпустить корабль и потащили его обратно на северо-запад. «Положение судна было поистине критическое, — пишет Давыдов. — Временами казалось, что все потеряно, что нет ни сил, ни возможности избежать рокового конца».

Петропавловск-на-Камчатке.

3 октября лед несколько развело, и корабль смог подойти к селению Уэлен. Здесь был разобран на топливо и перенесен на корабль корпус конфискованной в 1923 году американской шхуны, стоявшей в лагуне, и, кроме того, у чукчей был скуплен весь запас плавника. С этим жалким топливом «Красный Октябрь» продолжал плавание, держась по возможности ближе к берегу, где свободной воды было больше. «Никогда, кажется, не забыть этого рискованного перехода, — вспоминает Давыдов. — Тяжело движется корабль, прокладывая себе путь среди льда, отвоевывая с каждым шагом вперед свою свободу. Целые снопы искр вылетают из трубы, кружась в воздухе. Береговые обрывы порою так близки к кораблю, что кажется, еще немного — и мы заденем за них бортом».

Обогнув дежневский массив, «Красный Октябрь» в конце концов вырвался на чистую воду и стал на якорь против поста Дежнева. Здесь на берегу оказался небольшой запас угля, из которого на ледокол было погружено 25 тонн. 6 октября «Красный Октябрь» достиг бухты Провидения. К этому времени на корабле оставался только 21 пуд угля, которого могло бы хватить на 25 минут хода; пресной воды не было совершенно. Только теперь героическая команда корабля могла вздохнуть свободно: задание экспедиции было выполнено, льды остались позади. В бухте Провидения имелся уголь, и впереди лежал свободный путь по Тихому океану. 23 октября «Красный Октябрь» прибыл во Владивосток.

Летом 1924 года, вскоре после того, как советское правительство дало распоряжение об отправке экспедиции на остров Врангеля, попытка захватить этот остров была предпринята со стороны американцев. 18 июля из Нома вышла паровая шхуна «Herman», имевшая задачей поднять на острове Врангеля американский флаг и снять с этого острова американца Уэллса и его спутников. Это предприятие финансировалось аляскинским «оленьим королем» Карлом Ломеном. Вследствие неблагоприятных ледовых условий шхуне удалось дойти только до острова Геральд, где и был поднят американский флаг.

В то время, когда «Красный Октябрь» совершал свое героическое плавание к острову Врангеля, связанный с этим островом политический вопрос нашел и свое дипломатическое разрешение. На состояв-

Г. А. Ушаков, начальник первой советской колонии на острове Врангеля в 1926—1929 гг.

шейся 6 августа 1924 года англо-советской конференции представитель великобританского правительства заявил, что Великобритания никаких претензий на остров не предъявляет.

15 апреля 1926 года Президиум ЦИК Союза ССР вынес постановление, точно фиксирующее границы советских полярных владений [1]. Этим в вопрос о политических правах на полярные острова, прилежащие к Евразии, была внесена полная ясность.

Уже через два года после водружения на острове Врангеля флага СССР советское правительство решило реализовать свои права на этот остров, основав там постоянное промысловое поселение и метеорологическую станцию. Промышленники-добровольцы были набраны в бухте Провидения и на мысе Чаплина на Чукотском полуострове. Всего на остров Врангеля отправилось девять семей эскимосов и чукчей (пятьдесят один человек) и шесть европейцев во главе с начальником острова Г. А. Ушаковым.

1926 год был в районе острова Врангеля благоприятным в ледовом отношении, и пароход «Ставрополь», которым командовал капитан П. Г. Миловзоров, без труда достиг острова, где в бухте Роджерс и был основан поселок. На обратном пути во Владивосток «Ставрополь» подходил к острову Геральд, на юго-восточном мысу которого участники экспедиции подняли 17 августа советский флаг.

В первые годы своего существования поселок на острове Врангеля не имел радиостанции, и потому жители его были оторваны от мира. Только летом 1927 года их навестили два самолета, прилетевшие с Чукотского побережья под управлением летчиков Е. М. Кошелева и Э. М. Лухта. По плану смена зимовщиков и снабжение острова Врангеля должны были быть произведены в 1928 году. Однако в этом году «Ставрополь» не мог достигнуть острова из-за тяжелых льдов. Неблагоприятные ледовые условия в Чукотском море летом 1928 года были констатированы и шхуной Р. Бартлетта «Effie M. Morrissey», которой, как и «Ставрополю», не удалось дойти до острова Врангеля.

Так как в 1929 году запасы продовольствия на острове должны были иссякнуть, было решено послать достаточно активное судно, при помощи которого достижение острова Врангеля было бы гарантировано. Выбор пал на ледорез «Литке», командование которым было поручено известному дальневосточному капитану, неоднократно ходившему в Колыму, К. А. Дублицкому.

«Литке» покинул Владивосток 14 июля 1929 года и 5 августа вошел в Чукотское море. Остров Врангеля был в то лето окружен многолетним полярным льдом, через который ледорез долго не мог пробиться. С 8 по 23 августа судно было затерто во льдах к югу от острова Геральд. Только 29 августа, обогнув остров Геральд с севера, «Литке» удалось, наконец, достигнуть бухты Роджерс. Выгрузив здесь продовольствие, построив радиостанцию и сменив зимовщиков, «Литке» 5 сентября вышел в обратный

[1] «Объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане, к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианом 32°04′35″ восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайдагубы через триангуляционный знак на мысу Кекурском, и меридианом 168°49′30″ западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна из группы островов Диомида в Беринговом проливе» (Сборник законов Союза ССР за 1926 г., № 32, статья 203). Что касается островов Шпицбергенского архипелага, расположенных между 32 и 35° восточной долготы, то суверенитет Союза ССР на них не распространяется. (В. Л. Лахтин, Права на северные полярные пространства. Издание НКИД, Москва, 1928.)

путь и 7 октября прибыл во Владивосток. За этот поход, протекавший в исключительно тяжелых условиях, ледорез и его командир были награждены орденом Трудового Красного Знамени.

Новым начальником острова Врангеля в 1929 году был назначен А. И. Минеев. Все население острова состояло в то время из шестидесяти пяти человек. Хозяйство острова находилось в ведении Акционерного камчатского общества (АКО), которое намечало произвести смену зимовщиков острова в 1932 году.

В 1931 г. предполагалось послать судно с дополнительным топливом, свежим продовольствием и почтой. Выполнение этой операции было возложено на шхуну «Чукотка», которая предварительно должна была устроить на северном берегу Чукотского полуострова ряд факторий. Это задание осталось, однако, невыполненным, так как 30 июля «Чукотка» погибла во льдах Чукотского моря (в северной широте 68° и западной долготе 177°,5). Продовольствия на острове имелось достаточно, но зимовку осложняло присутствие душевнобольного повара Петрика, заболевшего уже на второй год пребывания на острове. За больным самоотверженно ухаживал метеоролог К. М. Званцев.

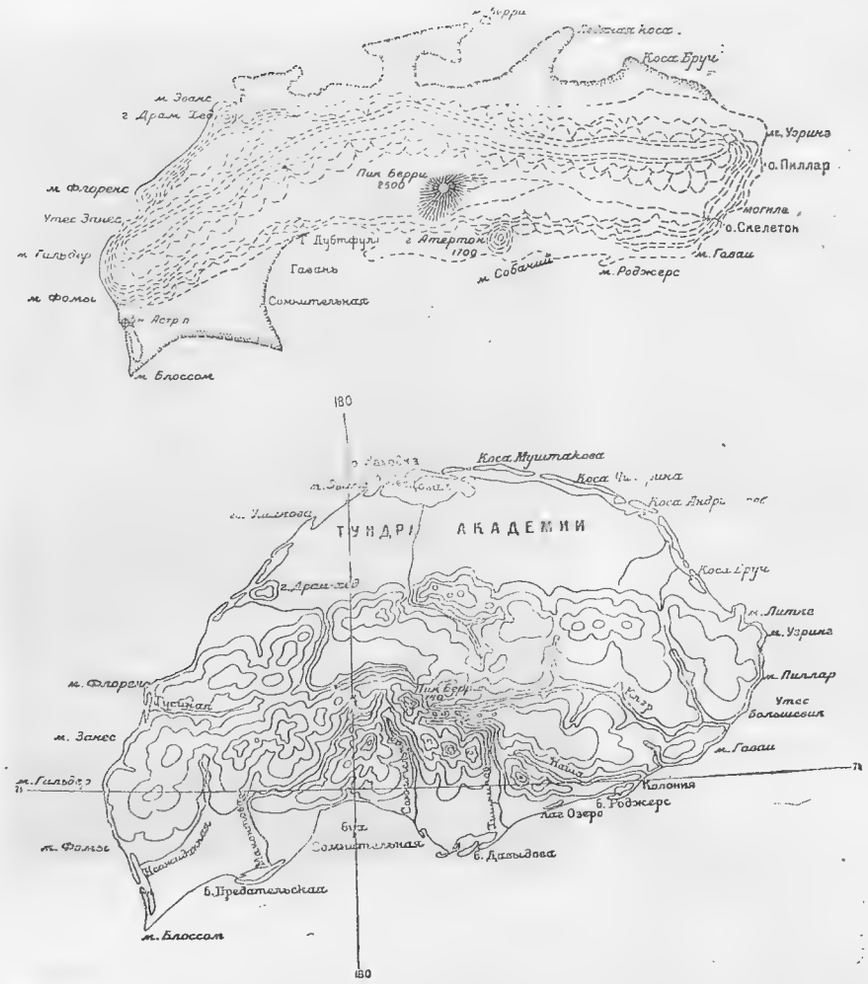
В 1932 году АКО направило на остров Врангеля, под командой К. А. Дублицкого, пароход «Совет» — судно, совершенно не приспособленное для плавания во льдах, к тому же находившееся в неудовлетворительном состоянии. Несмотря на героические попытки «Совета», пробраться через льды к острову Врангеля не удалось. На помощь зимовщикам пришел самолет экспедиции геолога С. В. Обручева, который в то время производил съемку Чукотского полуострова. 5 сентября этот самолет, пилотируемый летчиком Г. Страубе, перелетел с мыса Шмидта в бухту Роджерс, доставил врангелевцам медикаменты, патроны и немного продовольствия. В тот же день с мыса Шмидта прилетел небольшой самолет «Савойя» под управлением летчика Е. М. Кошелева с Г. Д. Красинским на борту. Жителей острова С. В. Обручев нашел в хорошем, бодром состоянии. Восемь зимовщиков были переброшены самолетом С. В. Обручева на пароход «Совет», стоявший в разреженных льдах недалеко от острова Геральд. Начальник острова Врангеля А. И. Минеев не счел себя вправе покинуть эскимосов и поселок и остался зимовать четвертый год. Вместе с ним на острове остались его жена В. Ф. Власова и два русских промышленника.

В 1933 году завезти на остров Врангеля новый состав зимовщиков, а также материалы для постройки новых зданий должен

А. И. Минеев, начальник острова Врангеля в 1929—1934 гг.

был пароход «Челюскин», совершавший в том году сквозное плавание из Мурманска во Владивосток. Тяжелое состояние льдов в Чукотском море не позволило, однако, «Челюскину» осуществить смену персонала станции. Связь с островом и на этот раз ограничилась посещением самолетов. В начале августа на остров Врангеля летал С. Леваневский на самолете «Н-8», а позже Ф. К. Куканов, который на самолете «Н-4» и выполнил главную операцию по снабжению острова и смене личного состава. Куканов вывез с острова трех эскимосов и всех русских, за исключением А. И. Минеева и его жены, решивших остаться на пятую зимовку. Вместе с тем самолет Куканова доставил на остров радиста и бортмеханика для обслуживания радиостанции в бухте Роджерс, а также продовольствие.

После неудачных попыток подойти к острову Врангеля, предпринятых в 1931 («Чукотка»), 1932 («Совет») и 1933 («Челюскин») годах, операция по снабжению этого острова была в 1934 году поручена наиболее мощному советскому ледоколу «Красин». Имея на борту новых зимовщиков, рабочих, переселенцев-эскимосов, строительные материалы и предметы снабжения, «Красин»



Так изменились наши знания об острове Врангеля за советское время. Сверху—карта острова, составленная в 1919 г. И. П. Толмачевым по наблюдениям экспедиции на „Вайгаче". Внизу—карта К. А. Салищева, составленная в 1933 г. на основании воздушной съемки. работ А. И. Минеева и расспросных сведений, собранных у эскимосов. Опубликована в сборнике „Arctica" № 1, 1933 г. Впоследствии, при сохранении общего очертания острова, внутренний рельеф был уточнен в результате последующих работ Л. В. Громова и других.

17 августа вышел из бухты Провидения и 20 августа стал на якорь в бухте Роджерс. Во время стоянки здесь ледокола на берегу было выстроено несколько новых зданий. «Красин» снял с острова Врангеля А. И. Минеева и В. Ф. Власову, а также вывез продукты пятилетнего промысла — шкуры более двух тысяч песцов и шестисот медведей [1].

Помимо этого жители острова добывали моржей, которые держатся у острова Врангеля во множестве, особенно у северного берега, где Г. А. Ушаков, облетая в 1926 году остров с Кальвицем, видел десятки тысяч моржей.

Прежде чем выйти обратно в Тихий океан, «Красин» произвел обширные гидрологические работы в проливе Лонга, восточной части Восточносибирского моря и той части Чукотского моря, которая лежит к югу от линии мыс Шмидта—остров Врангеля — остров Геральд — мыс Ледяной (Аляска). Была осуществлена высадка на остров Геральд, причем часть острова была заснята маршрутной съемкой и обследована геологически. Экспедиция на «Красине», научными работами которой руководил Н. И. Евгенов, внесла очень ценный вклад в познание Чукотского моря и прилежащей части Восточносибирского моря.

В 1935 году с «Красина» также были произведены весьма существенные научные работы в Чукотском море (под руководством Г. Е. Ратманова), причем ледоколу удалось к северу от острова Врангеля достигнуть широты 73°30′. Здесь на глубине 100—120 метров были обнаружены воды с атлантическими элементами. Снова был посещен остров Геральд, на котором определили астрономический пункт, что позволило правильно положить остров на карту.

Существенно пополнили наши знания гидрологического режима южной части Чукотского моря также экспедиции Государственного гидрологического института на «Дальневосточнике» в 1932 году и на «Красноармейце» в 1933 году, которыми руководил Г. Е. Ратманов. Экспедицией 1932 года впервые были произведены обстоятельные наблюдения над течениями в Беринговом проливе. Исследования «Красноармейца» охватили район между мысом Сердце-Камень, островом Геральд и мысом Лисберн на Аляске.

В 1938 году гидрологические исследования в Чукотском море были выполнены гидрографическим судном «Охотск», а в 1939 году — ледокольным пароходом «Малыгин».

[1] Часть шкур была вывезена еще в 1932 году самолетом С. В. Обручева.

В 1943—1944 годах экспедицией под начальством Ю. А. Боринда были выполнены комплексные гидрографические работы по побережью от Берингова пролива до Колючинской губы.

В 1934 году в Чукотском море начался советский судовый промысел моржа (зверобойный бот «Нажим»). В том же (1934) году был совершен первый туристский рейс в Чукотское море (американским пароходом «Виктория»).

Первая метеорологическая станция на северном берегу Чукотского полуострова была основана в 1928 году в селении Уэлен, у Берингова пролива. В 1932 году станция появилась на мысе Шмидта. В 1934 году — после гибели «Челюскина» — число метеорологических станций на северном берегу Чукотского полуострова значительно увеличивается.

Кроме станций, расположенных на Чукотке, большое значение для обслуживания навигации имеют станции на острове Врангеля, на острове Четырехстолбовом (основана в 1933 году), на мысе Медвежьем, у устья Колымы (основана в 1935 году).

ЛИТЕРАТУРА

Берх В., Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны, СПб., 1821 и 1825.

Давыдов Б., В тисках льда: Плавание канлодки «Красный Октябрь» на остров Врангеля, Л., 1925.

Материалы по лоции острова Врангеля и острова Геральд, Л., 1937.

Минеев А. И., Остров Врангеля, М., 1946.

Обручев С., На самолете в восточной Арктике, Л., 1934.

Отчеты Главного гидрографического управления Морского министерства за 1910 (СПб., 1911) и 1911 (СПб., 1912) годы.

Путешествие в Северный Тихий океан по повелению короля Георгия III под начальством капитанов Кука, Клерка и Горна, СПб., 1805—1810.

Путешествие в Южный океан и в Берингов пролив для отыскания Северо-восточного морского прохода, предпринятое в 1815, 1816, 1817 и 1818 годах на корабле «Рюрик» под начальством лейтенанта Коцебу.

Путь на север. Плавание ледокола «Вайгач» и «Таймыр» (в 1911 году). Ни имя автора этой небольшой брошюры (К. фон Юргенсбург), ни год и место (Владивосток) издания не указаны.

Рихтер З., У белого пятна. Спасательная экспедиция ледореза «Литке» на остров Врангеля, М., 1931.

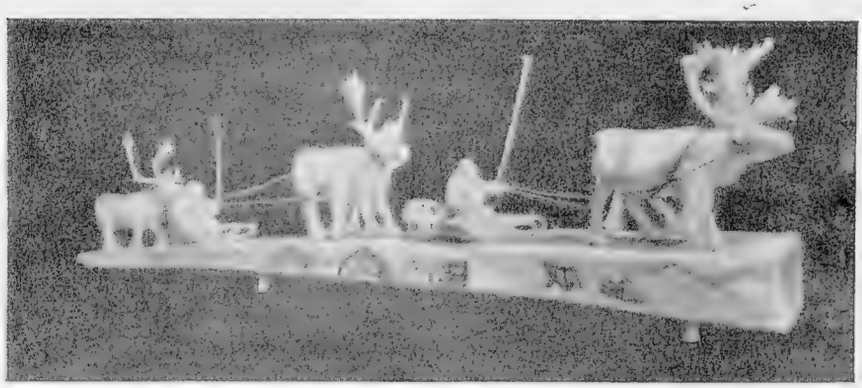
Толмачев И. По Чукотскому побережью Ледовитого океана, СПб., 1911.

Bartlett R., The last voyage of the «Karluk», Boston, 1916. (Имеется русский перевод: Бартлетт Р., Последнее плавание «Карлука», Л., 1936).

Cruise of the Revenue-steamer «Corwin» in Alaska and the NW Arctic ocean. Washington, 1883.

«Petermann's Geographische Mitteilungen», 1855, 1868, 1869.

Seemann B., Narrative of the voyage of H.M.S. «Herald» during the years 1845—51 under the command of captain Henry Kellett, London, 1853.



Образец костерезного искусства чукоч: оленья упряжка, сделанная из моржового клыка.

ЭКСПЕДИЦИЯ ДЕ ЛОНГА

Во второй половине XIX века центральной проблемой исследования Арктики стало достижение Северного полюса.

После Парри, достигшего в 1827 году к северу от Шпицбергена широты 82°45′ N, и Хейса, дошедшего в американском секторе Арктики до 81°35′ N (1861), был выдвинут целый ряд проектов достижения заветной точки северного полушария. Английский полярный мореплаватель Шерард Осборн предложил в качестве пути к полюсу использовать пролив Смита [1], а известный немецкий географ А. Петерман придерживался мнения, что до Северного полюса легче всего дойти, если избрать путь к нему со стороны Баренцова моря.

В 1867 году французский гидрограф Г. Ламбер выступил с новым проектом. Полагая, что известная «сибирская полынья» представляет собою не что иное, как южную часть открытого полярного моря (идею свободного от льдов полярного моря проповедывал и Петерман), Ламбер предлагал предпринять плавание к Северному полюсу со стороны Берингова пролива. Проект Ламбера был встречен очень сочувственно, и на его осуществление, путем подписки среди частных лиц, было собрано около полумиллиона франков. Ламбер погиб в 1870 году во время осады Парижа, и задуманная им экспедиция не состоялась.

Проектом Ламбера весьма заинтересовался меценат географии и издатель американской газеты «New York Herald» Гордон Беннетт, который и отпустил средства на его осуществление, конечно, под американским флагом. Начальником экспедиции был назначен лейтенант Дж. Де Лонг, который в 1873 году участвовал в экспедиции по поискам полярного судна «Polaris» и совершил тогда чрезвычайно смелый поход на шлюпке в залив Мельвилля [2], пользовавшийся вследствие тяжелых льдов самой дурной славой среди китобоев. Де Лонг взялся за осуществление порученной ему задачи с большим энтузиазмом. Достигнуть полюса он надеялся не столько благодаря «открытому полярному морю», сколько рассчитывая на морское течение, которым, как Де Лонгу было известно, корабли, покинутые китобоями к северу от Берингова пролива, неизменно уносились на север. Де Лонг надеялся при помощи этого течения достигнуть высокой широты, а оттуда на собачьих упряжках добраться до самого полюса.

Для экспедиции была приобретена сделанная из дуба и имевшая ледовые обшивки яхта «Пандора», переименованная в «Жаннетту». В состав экспедиции входило тридцать три человека.

«Жаннетта» покинула Сан-Франциско 8 июля 1879 года. В то время чрезвычайно тревожились за судьбу экспедиции Норденшельда, вышедшей летом 1878 года в плавание Северо-восточным проходом. Так как от Норденшельда не было никаких известий, то «Жаннетте» было предложено, прежде чем приступить к выполнению основной задачи экспедиции, произвести в прилежащем к Берингову проливу районе поиски Норденшельда.

28 августа 1878 года «Жаннетта» прошла Берингов пролив и взяла курс на северо-запад, вдоль Чукотского побережья. После непродолжительной остановки у мыса Сердце-Камень судно проследовало к Колючинской губе, недалеко от которой участники экспедиции высадились на берег. Здесь местные жители рассказали им о благополучной зимовке «Веги» и о том, что это судно еще в июле освободилось от льдов и направилось к Берингову проливу. Так как судьба Норденшельда, таким образом, не вызывала

[1] Между северной Гренландией и Канадским арктическим архипелагом.

[2] У северо-западных берегов Гренландии.

опасений, то «Жаннетта» 31 августа взяла курс на север. 2 сентября был встречен первый лед, а 5 сентября корабль оказался затертым в 20 милях к северо-востоку от острова Геральд.

Свободное плавание «Жаннетты» кончилось навсегда. «Насколько можно охватить глазом — всюду простирается лед. Он имеет такой вид, будто никогда не вскрывался, да и в будущем не вскроется», — записал Де Лонг в свой дневник. Вскоре начались сжатия, и судно, стиснутое двумя большими льдинами толщиной около 15 метров, получило крен на 9°. Попытки пробиться к острову Геральд и поставить там судно на зимовку не увенчались успехом. «Неприятно констатировать, что в тех местах, которых в 1855 году без труда достигло парусное судно «Vincennes», мы на паровом судне оказались затертыми во льду, — замечает Де Лонг. — Мое разочарование велико, ибо я надеялся, что мы сделаем какое-нибудь географическое открытие еще в течение первого лета, тогда как на самом деле мы за это время не выполнили ничего». 17 сентября партия под начальством помощника Де Лонга, лейтенанта Ч. Чиппа, сделала попытку достигнуть острова Геральд на санях, но уже на следующий день она была вынуждена вернуться на судно, встретив на пути широкую полынью.

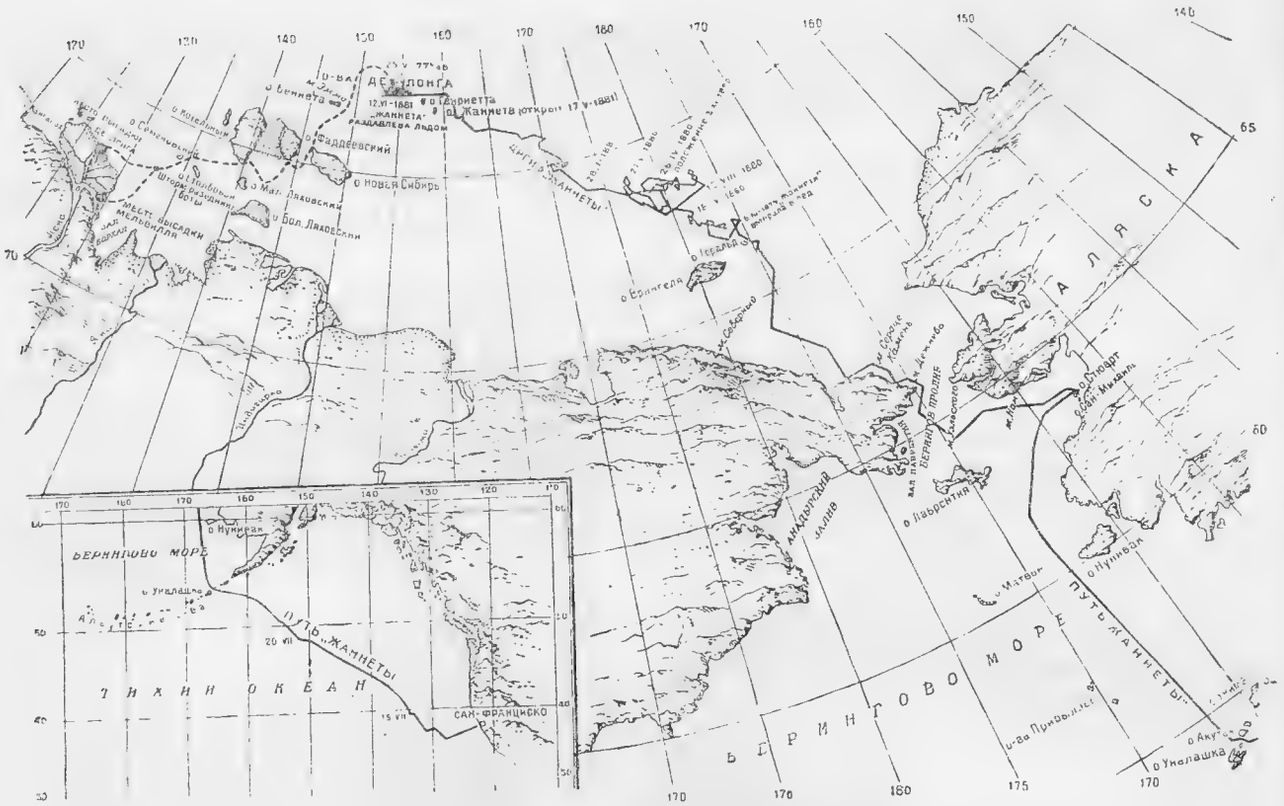
Джордж В. Де Лонг. (1844—1881).

Остров Геральд оставался в виду в течение долгого времени, а с октября стал хорошо виден и остров Врангеля, который дрейфующая «Жаннетта» стала медленно огибать с севера. В ноябре сжатия льдов усилились. На случай гибели судна на палубе было сложено необходимое снаряжение для санного передвижения и запас продовольствия на сорок дней.

Особенно сильное сжатие пришлось испытать 11 ноября. «Корабль стонал и трещал, и я думал, что при следующем напоре льдов он не выдержит, — описывает Де Лонг этот день. — Давление льда было ужасающим. Я не знаю такого шума на суше, который можно было бы сравнить с шумом, сопровождающим сжатие льдов. Грохот, треск, скрежет, глухие удары, бывающие при обвале дома, может быть, несколько напоминают шум, который возникает при сжатии ледяных полей». Каждую минуту льды грозили разрушить корабль, люди спали одетыми, готовые в любой момент выйти на дрейфующий лед.

«Это было подобно жизни на пороховом погребе, — замечает Де Лонг. — О зимовке в полярном паке хорошо читать у камина в уютном доме, но перенести такую зимовку — этого достаточно, чтобы преждевременно состариться». Де Лонг и Чипп поочередно держали непрерывную двенадцатичасовую вахту.

19 января 1880 года во время давления льдов судно получило сильную течь. Началась нескончаемая работа помпами. «Качать, качать, качать, — пишет Де Лонг 25 января, — все та же старая история. А вода входит с той же быстротой, с какой мы ее выкачиваем». В конце января течь благодаря поставленным пластырям несколько уменьшилась, но все же оставалась большой. Работа помп требовала угля, которого к началу февраля оставалось только 85 тонн. Это особенно беспокоило Де Лонга, и возможность продержаться в таких условиях вторую зиму казалась ему сомнительной. На выкачивание воды вручную Де Лонг не решался, ибо это значило обессилить команду; между тем вынужденный тяжелый переход по льду до берега далеко не исключался, и для этого перехода надо было беречь силы людей. Вокруг откачки воды в это время сосредоточивались все интересы мореплавателей, и каждый из участников экспедиции, по мнению Де Лонга, мог бы написать солидный труд на тему: «Что я знаю об откачивании». Позже на «Жаннетте», по чертежам инженера-механика Мельвилля,



Путь и дрейф „Жаннетты" в 1879—1881 гг.

был построен и установлен ветряной двигатель, приводивший в действие помпу, и, таким образом, угроза истощения запасов топлива была смягчена.

Полярную зиму участники экспедиции перенесли хорошо, и состояние их здоровья было вполне удовлетворительным, чему немало способствовали медвежатина и тюленина, почти не сходившие со стола. В начале мая «Жаннетта» пересекла на 73-й параллели меридиан 180°.

С наступлением унылого полярного лета с его густыми туманами и почти постоянно пасмурным небом жизнь на корабле стала еще более монотонной. Дрейф судна сделался очень изменчивым. С нетерпением участники экспедиции ожидали увидеть какую-нибудь не известную еще землю, но повсюду до самого горизонта простирался один только лед.

«Ни на одном языке я не нахожу слов, которые могли бы выразить мое крайнее разочарование и чувство стыда и унижения, когда я вижу, что проходит второе лето, а мы ничего не выполнили», — записывает Де Лонг 9 августа в свой дневник. 5 сентября наступила годовщина ледового дрейфа «Жаннетты». За это время судно продрейфовало 150 миль по прямому направлению. «Увы, возможность достижения полюса так же далека, как в день выхода экспедиции», — замечает Де Лонг. В начале сентября судно выпрямилось, и мореплаватели избавились от неудобств, которые связаны с жизнью на накрененном корабле.

6 ноября началась вторая полярная ночь. Вследствие того, что приходилось экономить топливо, жилые помещения на корабле обледенели, а когда температура в них поднималась, со стен и потолка текло. После нового года (1881) скорость северо-западного дрейфа заметно возросла; вместе с тем увеличилась и глубина моря. Это придало бодрости мореплавателям, которые еще не потеряли надежды продрейфовать в Атлантический океан.

17 мая[1] случилось, наконец, событие, которого участники экспедиции ожидали с таким нетерпением в течение полутора лет: на горизонте показался неизвестный остров. «Земля! Оказывается, что здесь, кроме льда, есть и нечто иное, — записал Де Лонг в свой дневник. — Взор не может оторваться от нашего острова, мы оцениваем расстояние до него и ждем благоприят-

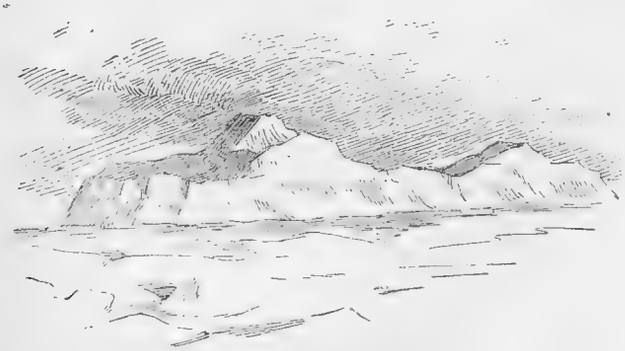
[1] В дневнике Де Лонга это событие неправильно отнесено к 16 мая, что объясняется тем, что после перехода через 180-й меридиан на корабле продолжали вести старый счет дней.

ного шторма, который приблизил бы нас к острову. Когда человек 14 месяцев не видит ничего, кроме льда и неба, когда он 20 месяцев дрейфует в полярном паке, — тогда даже маленькая вулканическая скала, как наш остров, ласкает взор подобно оазису в пустыне». Вновь открытый остров, на который экспедиции так и не удалось высадиться, получил название острова Жаннетты. Впервые этот остров был посещен уже в советское время экспедицией на «Садко» в 1937 году.

Вскоре — 25 мая[1] — был замечен еще другой остров, названный островом Генриетты. Когда «Жаннетта» оказалась в расстоянии около 12 миль от этого острова, Де Лонг решил послать на остров санную партию в составе шести человек и пятнадцати собак, поручив начальство над ней Мельвиллю. 3 июня[2] эта партия высадилась на остров. Он оказался изолированной скалой, покрытой сверху фирновой шапкой, от которой берут начало несколько ледников, спускающихся по восточной стороне острова. В месте высадки Мельвилль сложил гурий, оставив внутри его записку[3]. 6 июня Мельвилль со своими спутниками вернулся на судно.

11 июня льды около судна внезапно вскрылись, и на следующий день началось сильнейшее сжатие льда. Положение было столь серьезным, что Де Лонг распорядился вынести на лед продовольствие на шестьдесят дней, сани, лодки и все необходимое для перехода к сибирскому берегу. Эта мера оказалась не напрасной: 13 июня[4] в 4 часа утра «Жаннетта», раздавленная льдами, затонула. Это было в северной широте 77°15′ и восточной долготе 154°59′. Очутившись на льду, участники экспедиции не растерялись и немедленно стали готовиться к походу по льду к Новосибирским островам и далее

[1] В дневнике Де Лонга—24 мая.
[2] В дневнике Де Лонга — 2 июня.
[3] Эта записка была найдена в 1938 году сотрудниками станции на острове Генриетты.
[4] В дневнике Де Лонга — 12 июня.



Остров „Жаннетты".
По зарисовке Мельвилля.

„Жаннетта" во льдах.

к устью Лены. Когда был объявлен ночной отдых, матрос Лаутербах дал жителям льда концерт на губной гармонике.

18 июня потерпевшие крушение мореплаватели двинулись в путь. К этому времени льдину, на которой они находились, отнесло к северной широте 77°18′ и восточной долготе 153°25′. В качестве транспортных средств путники имели пять саней и четыре шлюпки. Трое саней тянули собаки, в остальные запрягались люди. Прежде чем выйти, Де Лонг оставил на льду обернутое в резину и положенное в банку краткое сообщение о ходе экспедиции.

Путь по льду, вследствие торосов, мягкого снега и частых разводий, через которые приходилось пробираться по наскоро сооруженным ледяным мостам, был чрезвычайно утомителен. Через неделю пути, во время которого курс держали на юго-запад, Де Лонг по высоте солнца определил широту места и получил 77°46′ N. Он не хотел верить своим глазам и несколько раз перевычислял свои наблюдения, но результат был все тот же: после недельного перехода на юг

путники оказались на 28 миль севернее их исходной точки. Значит, течение все время уносило льды, по которым они двигались, на север. «Работать, как лошадь, по 10—11 часов и проходить только милю в сутки — это может убить дух, — пишет Де Лонг. — Однако фактически мы не делали даже этой мили, потому что с каждой милей, которую мы с величайшим трудом проходим по льду, нас несет три мили на северо-запад». Печальные результаты своих наблюдений Де Лонг решился сообщить только Мельвиллю и доктору Амблеру.

К счастью, противное течение скоро прекратилось. 11 июля [1] путники увидели впереди не показанную на карте землю. Это был остров, которого мореплаватели достигли 29 июля [2] и который они назвали островом Беннетта [3]. Высадка была произведена на южную оконечность острова, названную мысом Эмма.

На острове Беннетта Де Лонг и его спутники оставались в течение восьми дней, посвятив это время не только отдыху, в котором все крайне нуждались, но и обследованию острова. Были собраны естественно-исторические коллекции (между прочим, был обнаружен бурый уголь) и выполнена шестисуточная серия ежечасных наблюдений над колебаниями уровня моря, позволившая определить элементы приливо-отливной волны. На острове Беннетта Де Лонг решил застрелить из имевшихся двадцати двух собак десять наиболее слабых, ибо, по его мнению, работа этих последних не оправдывала расходовавшегося на них корма. Перед тем как покинуть остров Беннетта, Де Лонг сложил в одной миле к востоку от мыса Эмма гурий, в котором оставил записку.

От острова Беннетта, который Де Лонг оставил 6 августа, курс был взят на Новосибирские острова. Открытой воды стало много больше, и, пользуясь разводьями, путники продвигались на шлюпках. Время от времени шлюпки все же приходилось перетаскивать через перемычки. В первой шлюпке находился Де Лонг с двенадцатью человеками [4], во второй было десять человек во главе с Мельвиллем, в третьей — восемь человек во главе с Чиппом.

20 августа показался остров Новая Сибирь. Вскоре затем произошло сжатие льдов и все разводья закрылись. Но дрейф льда происходил в южном направлении, и 29 августа путники оказались в Благовещенском проливе, отделяющем остров Новая Сибирь от Фаддеевского острова. На следующий день этот пролив был пройден, и путники сделали высадку на южную оконечность Фаддеевского острова. Далее Де Лонг взял курс проливом Санникова на запад. В проливе находилось много льда, сильно затруднявшего продвижение, и только 5 сентября путники достигли южной оконечности острова Котельного, где нашли покинутую промышленниками избу. 6 сентября мореплаватели продолжали путь и 10 сентября достигли Семеновского острова, на который сделали высадку, чтобы обсушиться и передохнуть. Здесь им посчастливилось убить оленя. В полумиле от южной оконечности острова Де Лонг соорудил гурий, в который вложил записку.

Набравшись сил, путники 12 сентября двинулись дальше, взяв курс на мыс Баркин Стан в дельте Лены. Дувший с востока свежий ветер вскоре достиг силы шторма, поднялась громадная волна, и лодки стали брать воду. В темноте шлюпки потеряли друг друга из виду и разделились. На следующий день ветер перешел на северо-восток и усилился еще больше. На шлюпке Де Лонга сломалась мачта и снесло паруса. Только 14 сентября буря, наконец, утихла, подул слабый ветер с юга. Против ветра шлюпка Де Лонга, шедшая под веслами, подвигалась вперед очень медленно.

16 сентября показался низменный берег дельты Лены, но вследствие мелководья дойти до него на шлюпке нельзя было, и пришлось остановиться в 1.5 мили от берега. Идя по колено в воде, люди 17 сентября перетащили кладь из шлюпки на берег. К этому времени все были уже крайне ослаблены, у многих были отморожены пальцы ног. Бросив шлюпку, Де Лонг и его спутники решили добраться пешком до ближайшего жилья. Большую часть клади пришлось оставить в месте высадки. Захватив только самое необходимое и имея продовольствия на три с половиной дня, путники 19 сентября двинулись на юг.

У Де Лонга имелась только весьма неточная карта дельты Лены, и поэтому он не знал, в каком месте высадился. Только впоследствии было выяснено, что высадка произошла в устье Осохотской протоки, расположенной к востоку от Туматской протоки и названной в честь начальника экспедиции на «Жаннетте» протокой Де Лонга. Незнание местности и отсутствие хорошей карты дельты Лены оказалось для Де Лонга и его спутников роковым. Если бы Де Лонг пошел на запад, а не на юг, то

---

[1] В дневнике Де Лонга — 10 июля.

[2] В дневнике Де Лонга — 28 июля.

[3] Открытые Де Лонгом острова Жаннетты, Генриетты и Беннетта, вместе с позже открытыми островами Жохова и Вилькицкого, объединяются под общим названием островов Де Лонга.

[4] Позже в эту шлюпку пересел один человек из второй шлюпки.

Последний путь Де Лонга

Около „Жаннеты".

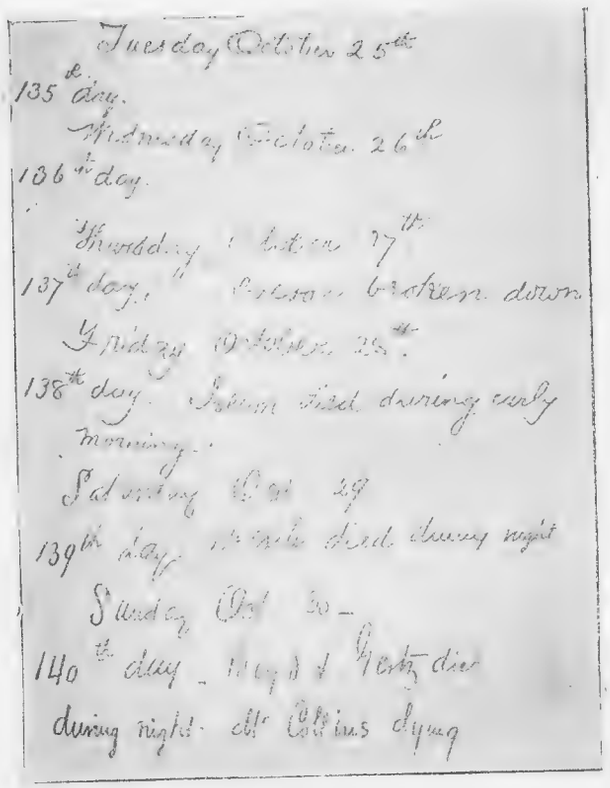
На 73 параллели. Май 1880 г.

По льду к островам Новой Сибири. Июль 1881 г

Сквозь пургу
9-21 октября 1881 г.

Буря разъединила шлюпки
12 сентября 1881 г.

Рисунки из первого советского издания книги Де Лонга „Плавание „Жаннеты", 1936.


Tuesday October 25th
135th day.
Wednesday October 26th
136th day.
Thursday October 27th
137th day. Iversen broken down
Friday October 28th
138th day. Iversen died during early morning.
Saturday Oct 29
139th day. Noah died during night
Sunday Oct 30 –
140th day – Night & Gertz died during night. Mr Collins dying

Последняя страница из дневника Де Лонга.

вскоре встретил бы промышленников-туземцев, и судьба его была бы иной.

Истощенные и обмороженные путники двигались вперед очень медленно. Особенно тяжело было матросу Эриксену. Итти он почти не мог, нести же его на плечах ослабевшие люди были не в состоянии.

20 сентября Де Лонг записал в свой дневник: «Открыли последнюю банку консервов (45 фунтов). Ее должно хватить на 4 дня, после чего мы будем вынуждены съесть нашу собаку. А когда собака будет съедена?..»

На следующий день судьба, однако, улыбнулась путникам: Алексею, индейцу, взятому на борт «Жаннетты» в Аляске, удалось застрелить двух оленей. Через три дня Алексей убил еще одного оленя, но дальше охоты уже не было.

1 октября Эриксену пришлось ампутировать пальцы ног, но это не спасло несчастного — через пять дней он скончался. 3 октября была убита и съедена собака, и с этого дня начались ужасные муки голода. Отчаявшись дойти до какого-нибудь жилья, Де Лонг 9 октября решил послать вперед на поиски местных жителей двух наиболее сильных из партии — матросов Ниндеманна[1] и Нороса. Еда к этому времени иссякла совершенно. 10 октября паек состоял из полуунции спирта, на следующий день каждому было выдано по ложке глицерина с горячей водой. 12 октября завтрак состоял из последней ложки глицерина, а на обед был дан отвар из кустарниковой ивы. 15 октября были съедены два сапога и выпит ивовый отвар.

Совершенно ослабевшие люди, до этого еще проходившие 1—2 километра в сутки, теперь уже не были в состоянии двигаться. Вскоре голодная смерть стала вырывать одну жертву за другой. 17 октября умер Алексей, 27 октября за ним последовали еще два матроса.

Записи Де Лонга делаются совсем краткими, но до последего дня он ведет дневник.

«24 октября, понедельник. 134-й день[2]. Страшная ночь.

25 октября, вторник. 135-й день.

26 октября, среда. 136-й день.

27 октября, четверг. 137-й день. Иверсен совершенно обессилел.

28 октября, пятница. 138-й день. Иверсен умер рано утром.

29 октября, суббота. 139-й день. Ночью умер Дресслер.

30 октября, воскресенье. 140-й день. Бойд и Герц умерли ночью. Коллинс умирает».

На этом дневник Де Лонга обрывается. Вероятно, отважный исследователь умер через несколько часов после того, как сделал свою последнюю запись. Книжка Де Лонга и карандаш были через сто сорок четыре дня найдены лежащими рядом с его трупом. Очевидно, он уже не имел сил спрятать их в карман.

Страшная трагедия, которой закончилась экспедиция на «Жаннетте», произошла на острове Боран-Белькой, расположенном в дельте Лены в северной широте 72°29′ и восточной долготе 126°51′, в расстоянии около 100 километров от места высадки Де Лонга (по прямой линии).

Матросы Ниндеманн и Норос, посланные Де Лонгом вперед, встретили на тринадцатый день (22 октября) около селения Булкур (на реке Лене) группу якутов-промышленников.

Матросы хотели немедленно повернуть обратно, чтобы оказать помощь своим товарищам. Однако они не смогли объяснить промышленникам положение вещей. Якуты продолжали свой путь на юг, а Ниндеманну и Норосу не оставалось другого выхода, как присоединиться к ним.

29 октября они прибыли в Булун.

2 ноября матросы были чрезвычайно удивлены, когда в избу, в которой они жили,

[1] Ниндеманн был участником знаменитой экспедиции на «Polaris» (1871—1873).

[2] То-есть 134-й день со дня гибели «Жаннетты».

вошел Мельвилль, о котором они ничего не знали с того момента, когда шлюпки разъединились в море Лаптевых.

Судьба Мельвилля и его спутников сложилась иначе, чем судьба Де Лонга. Их шлюпка 16 сентября пристала к берегу недалеко от устья Быковской протоки. Высадившись здесь, Мельвилль уже на третий день встретил туземцев, которые накормили и обогрели мореплавателей. При содействии ссыльного Кузьмы Еремеева партия Мельвилля достигла Булуна. Отсюда наиболее слабые, во главе с лейтенантом Денен-хоуером [1], направились в Якутск, сам же Мельвилль уже 10 ноября выехал на собаках на север на поиски пропавших участников экспедиции. 14 ноября он достиг того места, где Де Лонг высадился. Мельвилль нашел здесь оставленные Де Лонгом судовые журналы, хронометр, спальные мешки и другое имущество.

Последний лагерь Де Лонга Мельвиллю, однако, не удалось отыскать, и он вернулся в Булун, откуда выехал в Якутск, где спешно принялся за организацию новой поисковой партии, в которую из участников экспедиции на «Жаннетте» входили, кроме него, Ниндеманн и кочегар Бартлетт. К партии присоединился также русский политический ссыльный С. Е. Лион.

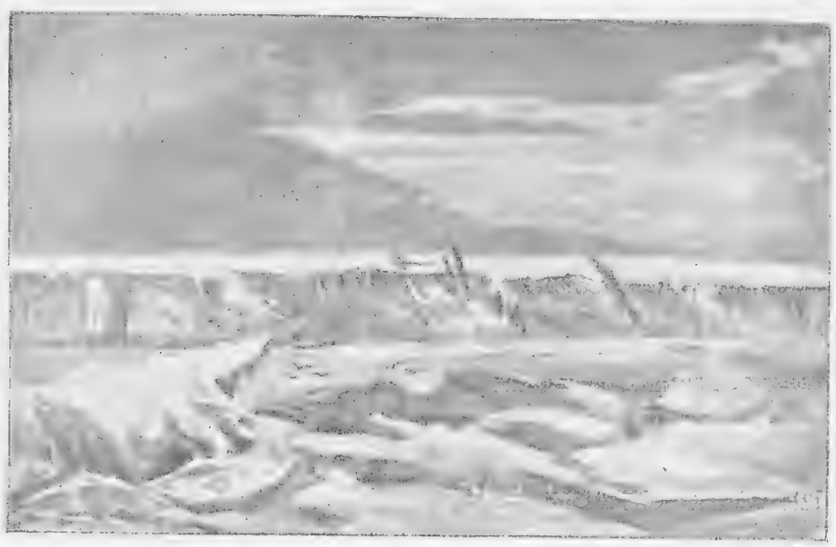
23 марта 1882 года Мельвилль, наконец, нашел роковой лагерь Де Лонга. Сперва он заметил среди снега котелок, а потом увидел торчавшую из-под снега голую окоченевшую руку человека. Когда разгребли снег, оказалось, что эта рука принадлежит трупу Де Лонга. Рядом с ним лежали тела доктора Амблера и повара китайца А. Сама. Вскоре вблизи были обнаружены останки других спутников Де Лонга. Все они были без сапог, но зато в их карманах были найдены куски полусожженной кожи и обрывки меховой обуви, которыми несчастные, очевидно, питались в последние дни своей жизни.

Так как последний лагерь Де Лонга находился на низменном месте, которое в половодье, повидимому, заливалось водой, то Мельвилль решил похоронить Де Лонга и его спутников на находившейся в расстоянии около 20 километров на WSW горе. Эта гора, по-туземному называющаяся Кюегельхая, получила название Американской. Над могилой двенадцати погибших участников экспедиции на «Жаннетте» Мельвилль поставил сделанный из плавника большой крест с надписью на английском языке: «Памяти 12 офицеров и матросов с американского полярного парового судна «Жаннетта», умерших от голода в дельте Лены в октябре 1881 года». Под надписью вырезаны имена погибших. Этот памятник стоит на Американской горе и в настоящее время.

После того как был обнаружен лагерь Де Лонга, Мельвилль предпринял в дельте Лены тщательные поиски третьей группы экспедиции, находившейся под начальством Чиппа. Никаких следов этой группы найти, однако, не удалось, и можно думать, что шлюпка Чиппа затонула, не дойдя до берега.

Летом 1882 года дельта Лены и побережье между устьем Оленека и устьем Яны были обследованы прибывшим из Америки лейтенантом Г. В. Харбером. Поиски Чиппа и его спутников, столь же безрезультатные, как и поиски, предпринятые Мельвиллем, продолжались также зимой 1883 года. Весной этого года Харбер перевез останки Де Лонга и его товарищей в Якутск, откуда они затем были переправлены в Америку.

В 1883 году место гибели Де Лонга посетил участник русской станции Международного полярного года в Сагастыре доктор А. Бунге. «Хотя здесь не было видно ничего особенного, — пишет он, — все же место это произвело на меня потрясающее и тяжелое впечатление. В нескольких милях от высокого берега находились остатки костра — полу-



Место последнего лагеря Де Лонга и его спутников.
Гравюра из книги Гильдера. 1883 г.

[1] Сын его принимал участие в плавании подводной лодки „Наутилус" в Гренландском море в 1931 году.

Спасшиеся участники экспедиции Де Лонга: проф. Ньюкомб, Норос, Вильсон, Тонг-Синг, Аннгин, Лич, Лаутербах, Мельвилль, Денехоуер, Бартлетт, Джон Коль, Ниндеманн, Мансен.

обуглившиеся бревна, а кругом обожженные одеяла и другие части одежды». В том же году другой сотрудник станции, А. Г. Эйгнер, посетил место высадки Де Лонга и построил в устье протоки Де Лонга, на острове Кубаары, пирамидальный знак из плавника.

В 1881 году, когда прошло два года со времени выхода «Жаннетты» из Сан-Франциско, судьба экспедиции стала вызывать в Америке большое беспокойство, и американское правительство отправило на поиски Де Лонга две экспедиции, ассигновав на это дело сто семьдесят пять тысяч долларов. Одна из них должна была обследовать район к северу от Берингова пролива, другая — район между Исландией, Гренландией и Шпицбергеном.

Восточная экспедиция, которой руководил лейтенант Берри, прошла 19 августа на корабле «Роджерс» Берингов пролив и, обследовав острова Геральд и Врангеля и воды к северу от них, направилась к острову Идлидля (около Колючинской губы). Здесь был устроен склад и выстроена изба, в которой на зимовку осталась группа из шести человек во главе с лейтенантом Путнэмом, судно же пошло зимовать в бухту Лаврентия. 30 ноября на корабле возник пожар, и «Роджерс» сгорел. Зимою 1882 года лейтенант Путнэм, отправившийся на собаках в бухту Лаврентия, погиб: во время сильной пурги оторвало припай у берегов Берингова моря, и Путнэма унесло в море, где он и пропал без вести.

Западная поисковая экспедиция была осуществлена на американском военном судне «Alliance» под командой Георга Уодлей. «Alliance» крейсировала в Гренландском море, причем к северу от Шпицбергена она дошла до параллели 80°10′ N (на меридиане 11°22′ E).

Кроме указанных двух экспедиций, специально организованных для поисков «Жаннетты», американское правительство поручило произвести поиски Де Лонга также экспедиции Грили, отправлявшейся на «Протее» на Землю Гриннеля, и охранному судну «Corwin», которое летом 1881 года посетило берега Чукотского полуострова и острова Геральд и Врангеля.

Мы видели, что «Жаннетта» затонула в июне 1881 года к северо-востоку от Ново-

сибирских островов. Через три года гренландские эскимосы сделали около Юлианехоба (южная Гренландия) замечательную находку: на пловучей льдине они нашли вмерзшие в лед предметы, которые, несомненно, принадлежали экспедиции «Жаннетты». Среди этих предметов оказались опись продовольствия с собственноручной подписью Де Лонга, список шлюпок с «Жаннетты» и пара непромокаемых брюк с меткой «Louis Noros» — матроса с «Жаннетты». Эта находка показала, что льды от Новосибирских островов дрейфуют через Полярный бассейн по направлению к проходу между Шпицбергеном и Гренландией и в конечном итоге выносятся Восточногренландским течением в Атлантический океан.

Открытие, сделанное эскимосами около берегов южной Гренландии навело Ф. Нансена на мысль использовать дрейф полярных льдов для достижения высоких широт Арктики и, возможно, даже самого полюса.

Основанный на этой идее план экспедиции в центральную Арктику на дрейфующем судне был осуществлен в 1893—1896 годах на знаменитом «Фраме». Дрейф этого судна полностью подтвердил правильность предпосылок, положенных в основу плана экспедиции. Вмерзнув во льды к северу от Новосибирских островов, «Фрам» через три года оказался около Шпицбергена. Движение льдов в евразийском секторе Полярного бассейна с востока на запад было позже подтверждено дрейфами судов «Св. Анна», «Мод» и «Седов», а также дрейфами многочисленных буев.

ЛИТЕРАТУРА

Гильдер У., Во льдах и снегах. Путешествие в Сибирь для поисков экспедиции капитана Де Лонга, СПб., 1886. Второе русское издание вышло в 1898 году.

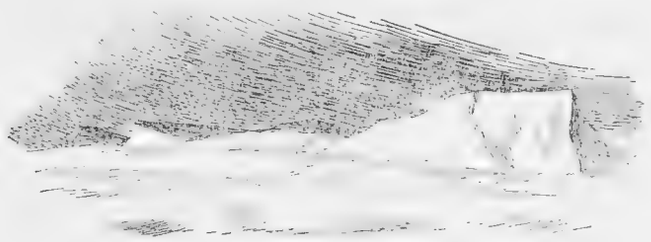
Лаптев С., Трагедия в ледяной пустыне, Иркутск, 1937.

Melville G., In the Lena Delta, Boston, 1896.

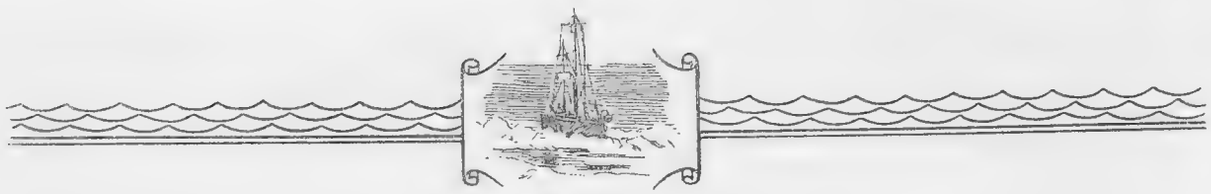
Newcomb R. L., Our last explorers. The narrative of the Jeannette Arctic Expedition as related by the record of lieut. De Long, Harford, 1882.

The voyage of the Jeannette. The ship and ice Journals of G. W. De Long. Edited by his wife, Emma De Long, London, 1883.

На русском языке описание экспедиции Де Лонга вышло в 1936 году: Де Лонг, Плавание „Жаннетты". Издательство Главсевморпути. Л.



Холм в дельте Лены с надгробным памятником Де Лонгу.



ВОСТОЧНОСИБИРСКОЕ МОРЕ

Когда Михаил Стадухин пришел на Колыму и основал на этой реке Нижнеколымский острог (1644), до него дошли слухи о какой-то земле, лежащей к северу от устья Колымы. Некоторая «жонка погромная колымская ясырка, именем Калиба, сказывала ему», что в море, между Св. Носом и Колымой, находится большой остров, «и гораздо тот остров в виду, горы снежные и пади и ручьи знатны все». Из этих слов явствует, что местные жители во времена Стадухина знали о существовании как Новосибирских островов, так и Медвежьих.

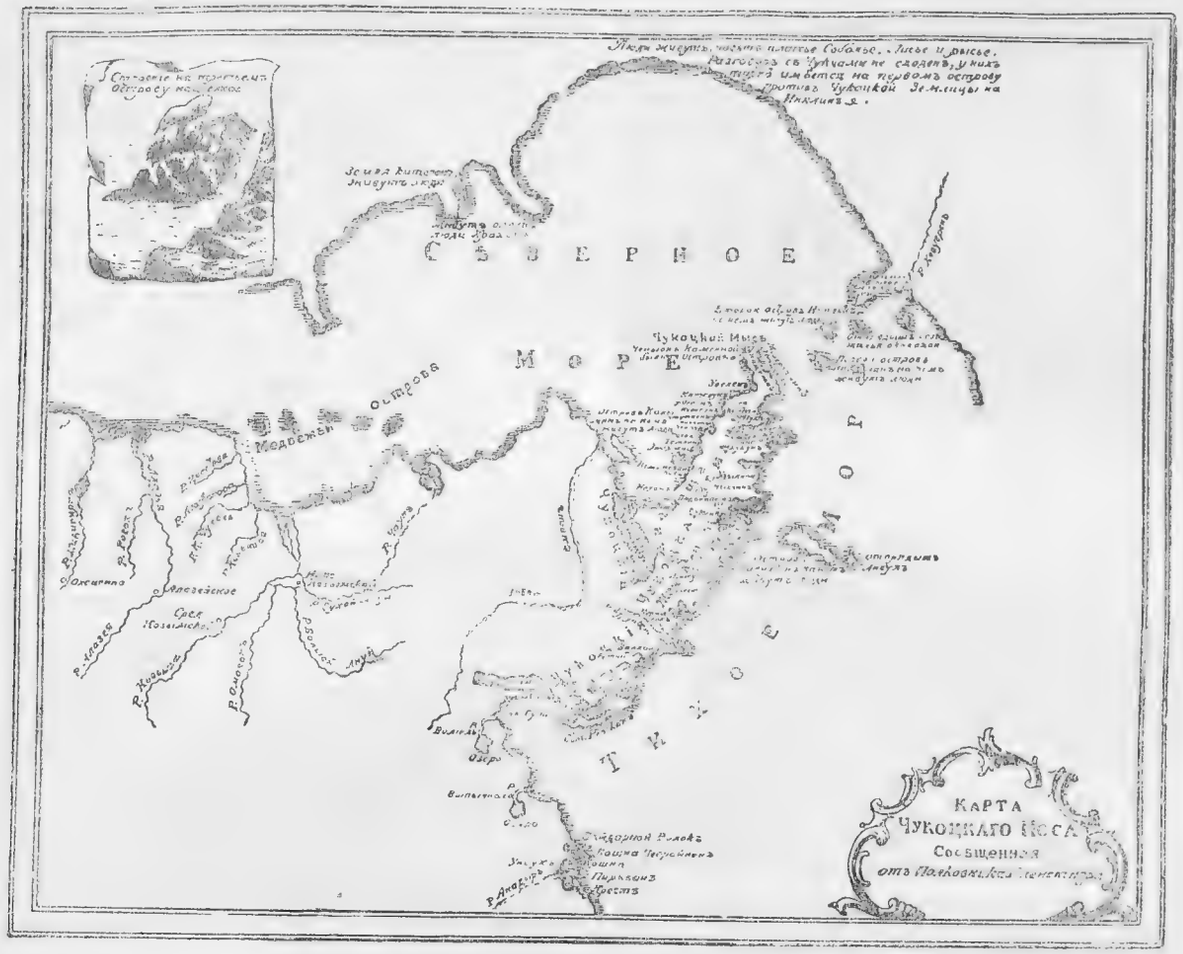
Известие о земле, лежащей к северу от Колымы, быстро распространилось среди казаков и промышленников. В 1687 году воевода Мусин-Пушкин сообщил об острове против устья Колымы иезуиту Филиппу Аврилю. Первым русским, издали видевшим Медвежьи острова, был Михайло Наседкин. Совершая около 1702 года плавание из Колымы в Индигирку, он «присмотрел в море остров, от Колымского устья до Индигирки». Этим островом чрезвычайно заинтересовались русские власти, так как по рассказам местных жителей выходило, что он составляет одно целое с Америкой. Поэтому уже в 1711 году сибирский губернатор М. П. Гагарин поручил казаку Василию Стадухину исследовать землю к северу от Колымы. Однако из-за льдов и штормовой погоды кочам Стадухина не удалось в 1712 году дойти до Медвежьих островов: «потянула с моря буря, так что мало не погибли». Неудачна была и попытка достигнуть Медвежьих островов зимою по льду, предпринятая по распоряжению Гагарина Григорием Кузяковым в 1714 году.

Первым русским, побывавшим на Медвежьих островах, был промышленник Иван Вилегин. Около 1720 года он перешел на эти острова по льду из устья Колымы и «нашел землю, токмо не мог знать — остров ли или матерая земля». Интересно, что Вилегин нашел на Медвежьих островах следы пребывания человека: «приметил он старые юрты и признаки, где прежде юрты стояли, а какие люди там жили, о том он не ведает». О следах древнего туземного населения на Медвежьих островах позже сообщали почти все путешественники, посетившие эти острова.

Вопрос, какой именно народ обитал здесь, остается загадкой до настоящего времени. Проф. Х. Свердруп полагает, что население, жившее в старину на Медвежьих островах, отличалось от современных чукчей. Возможно, что в данном случае мы имеем дело со следами загадочного племени онкилонов, которое, по преданиям, некогда населяло весь Чукотский полуостров, но затем было частью уничтожено, частью оттеснено более сильными чукчами. Остатки жилищ онкилонов были в свое время обнаружены Норденшельдом в районе мыса Шмидта, а позже их видел Х. Свердруп на острове Айон. По мнению некоторых исследователей, онкилоны были эскимосским племенем, другие же считают их ближайшими родственниками алеутов [1].

Поиски острова к северу от Колымы, «о котором разглашено, якоб земля великая», делаются в XVIII веке главной географической проблемой Восточносибирского моря, для разрешения которой отправляются специальные экспедиции. В 1760 году сибирский губернатор Ф. И. Соймонов поручил начальнику над Охотским и Камчатским краем полковнику Плениснеру «стараться о проведывании земель, лежащих как к северу от устья Колымы, так и против всего Чукотского побережья». В силу этого приказания Плениснер отправил в 1763 году из Анадыря два отряда: под начальством казака Николая

[1] Небезинтересно указать, что на тему об онкилонах академиком В. А. Обручевым был написан научно-фантастический роман «Земля Санникова», Л., 1926 (второе издание — Л., 1936).



„Карта Чукоцкаго Носа", составленная Плениснером.
Опубликована в 1780 г. в „Месяцеслове историческом и географическом".

Дауркина — на Чукотский полуостров и под начальством сержанта Степана Андреева — на Медвежьи острова.

Даркин, вернувшись из путешествия в 1765 году, сообщил, что, по собранным от чукчей сведениям, в «Колымском море», к северу от Чукотского полуострова, лежит земля, называемая «Тикиген», на которой живут люди «храхай». Эта земля якобы перемещается при сильных ветрах на одну версту дальше в море, при тихой же погоде возвращается на старое место. Подобными фантастическими данными, почерпнутыми из чукотских сказаний, и ограничились результаты путешествия Дауркина.

Андреев доставил Плениснеру вполне достоверные сведения, ограничившиеся, однако, Медвежьими островами. В 1763 году Андреев переехал на эти острова по льду и описал их (впрочем, весьма неточно, как позже было выяснено Ф. Врангелем). По инструкции, Андреев должен был от Медвежьих островов «ехать на имеющуюся впереди к северной стороне большую землю». Этот пункт инструкции Андреев, вследствие недостатка корма для собак, выполнить не мог. По доставленным Андреевым материалам Плениснер составил первую карту Медвежьих островов, которым он и дал настоящее их название, «понеже как по журналу и рапорту Андреева [видис], что на тех островах очень довольно медвежьих следов, да и живых медведей несколько видели, а иных убили».

Плениснер был убежденный сторонник мнения, что к северу от Колымы существует «Американская земля со стоячим лесом» (то-есть земля, на которой растет лес и которая соединяется с Америкой), и потому он остался весьма недовольным результатами рекогносцировки Андреева. В 1764 году Плениснер вторично откомандировал Андреева на Медвежьи острова и на лежащую севернее «большую землю». 3 мая во время этой второй поездки Андреев увидел «вновь найденный шестый остров, весьма не мал, в длину, например, верст восемьдесят и более». На пути к этому острову, в расстоянии от него около 20 верст, Андреев

Старинная казачья крепость в Нижнеколымске.
Снимок конца XIX века.

«наехал незнаемых людей свежие следы на восьми санках оленьми, только перед нами проехали; и в то время пришли в немалый страх». Так как в это же время сопровождавший Андреева юкагир Е. Коновалов «обдержим стался некоторою тяжкою болезнию», то Андреев вернулся в Нижне-Колымск.

Усмотренный Андреевым большой остров к северо-востоку от Медвежьих островов больше никому видеть не удавалось, а потому возникло предположение, что Андреев либо был введен в заблуждение сильной рефракцией и торосистыми льдами, либо умышленно донес о несуществующем острове. Наконец, не исключено, что во времена Андреева этот остров действительно существовал, но впоследствии был размыт. Как бы то ни было, гипотеза о существовании к северу или к северо-востоку от Медвежьих островов неизвестной земли продолжала жить и еще во второй половине XIX века поддерживалась некоторыми видными географами (в том числе А. Норденшельдом и А. Петерманом). Эта проблематическая «Земля Андреева» иногда даже изображалась на картах.

Поездки Андреева на Медвежьи острова по времени почти совпадали с плаваниями в Восточносибирском море Н. Шалаурова, одного из пионеров освоения Северного морского пути.

Никита Шалауров и Иван Бахов[1], оба купцы из Великого Устюга, в середине XVIII века подали правительству прошение о дозволении сыскать Северный морской путь из устья реки Лены в Тихий океан. В 1755 году Сенат издал указ, по которому «Ивану Бахову и Никите Шалаурову для своего промысла, ко изысканию от устья Лены реки, по Северному морю, до Колымы и Чукотского Носа отпуск им учинить». На выстроенном на Лене небольшом судне с командой из ссыльных и беглых солдат Шалауров и Бахов вышли в 1760 году в море, но из-за тяжелого состояния льдов дошли только до устья реки Яны. В следующем году ледовая обстановка была более благоприятной, и мореплаватели достигли устья Колымы, где за поздним временем года зазимовали. Во время зимовки от цынги скончался Бахов.

Летом 1762 года Шалауров на том же судне продолжал плавание на восток, но у мыса Шелагского вследствие неблагоприятных условий погоды повернул обратно. На пути он обследовал Чаунскую губу, до того еще не посещавшуюся ни одним кораблем.

После вторичной зимовки в устье Колымы Шалауров хотел в 1763 году повторить попытку пройти в Тихий океан, но его команда, уставшая от тяжелой походной жизни, взбунтовалась и разбежалась. Это, однако, не сломило упорства исследователя, и он, побывав в Москве, добился правительственной субсидии для продолжения начатых изысканий.

В 1764 году Шалауров опять вышел из устья Колымы в море, но на этот раз не вернулся: судно его было раздавлено льдами, и сам он со своей командой погиб. Обстоятельства гибели этой экспедиции неизвестны.

В 1792 году чаунские чукчи рассказывали Биллингсу, что за несколько лет до того они нашли «палатку, покрытую парусами, и в ней много человеческих трупов, съеденных

Церковь в Зашиверске, бывшем уездном городе на Индигирке, который в 1820 г. посетил Ф. П. Врангель.

[1] Сауер, участник экспедиции Биллингса, указывает, со слов казака Данилы Третьякова, что Бахов был ссыльным морским офицером (Voyage dans le Nord de la Russie Asiatique, Paris, 1802, I, p. 178).

В. Берх («Хронологическая история всех путешествий в северные полярные страны», I, стр. 144) отмечает, что Бахову была известна «часть науки кораблевождения». В «Сибирском вестнике» (1822) Бахов назван «шкипером».

В 1748 г. Иван Бахов совершил плавание из Анадыря на Камчатку, причем потерпел кораблекрушение у о. Беринга, где зазимовал. В 1749 г. Бахов перебрался на Камчатку на шлюпке, построенной из остатков корабля Беринга (Les nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amerique. Paris, 1781, p. 37).

песцами». Это был, повидимому, последний лагерь Шалаурова. В 1823 году спутник Врангеля, мичман Матюшкин, обнаружил этот лагерь, где отважный исследователь жил со своими спутниками после гибели судна. Лагерь находился к востоку от устья реки Веркона, в месте, носящем на современных морских картах название «мыс Шалаурова Изба». Чукчи рассказали Матюшкину, что много лет назад они нашли здесь хижину и в ней несколько человеческих скелетов, обглоданных волками, немного провианта и табаку, а также большие паруса, которыми вся хижина была обтянута. Матюшкин обследовал зимовье, но ему не посчастливилось найти каких-либо признаков, безусловно подтверждавших, что в хижине жил Шалауров. Позже это место посетил и Врангель, который нашел стены хижины хорошо сохранившимися, но внутренность ее всю заполненной землей и снегом. Врангель держался того мнения, что «все обстоятельства заставляют полагать, что здесь именно встретил смерть свою смелый Шалауров, единственный мореплаватель, посещавший в означенный период времени сию часть Ледовитого моря. Кажется, не подлежит сомнению, что Шалауров, обогнув Шелагский мыс, потерпел кораблекрушение у пустынных берегов, где ужасная кончина прекратила жизнь его, полную неутомимой деятельности и редкой предприимчивости».

Результатом плаваний Шалаурова в 1761—1762 годах явилась карта от устья Лены до Шелагского мыса, на которой, по словам Врангеля, берег был «изображен с геодезическою верностью, делающею немалую честь сочинителю». Шалауров произвел также наблюдения над магнитным склонением и морскими течениями.

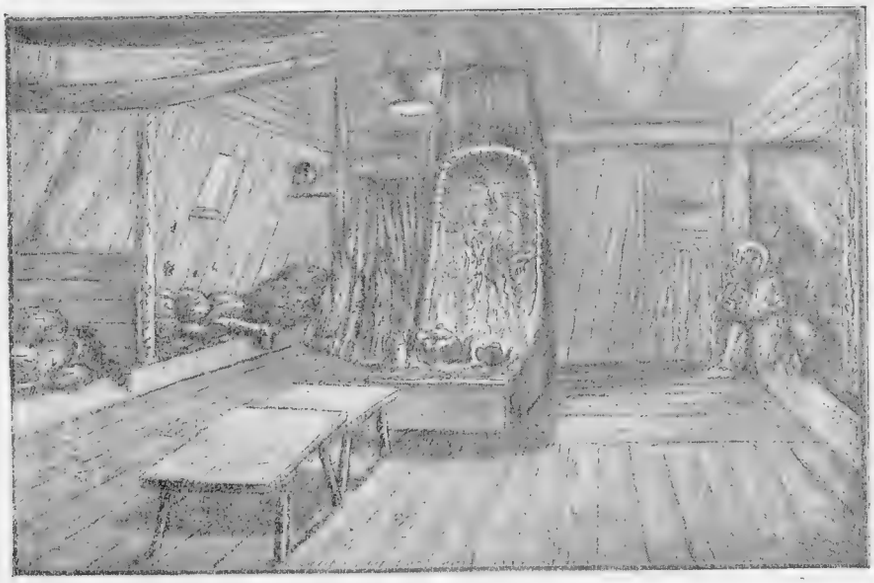
Поиски «Земли Андреева» между тем продолжались. В 1769 году на Медвежьи острова, с целью их точной описи, а также «изыскания американской матерой земли», якобы лежащей к северу от этих островов, были отправлены прапорщики И. Леонтьев, И. Лысов и А. Пушкарев. От Медвежьих островов они прошли на север до 70°58′ N и 163°07′ E, где тонкий лед и недостаток провианта заставили их повернуть обратно [1]. В следующем году этим же прапорщикам удалось пройти по льду приблизительно до 72°30′ N и 165° E, причем никаких признаков земли к северу от Медвежьих островов усмотрено не было. В 1771 году Леонтьев, Лысов и Пушкарев совершили еще одну поездку, но на этот раз севернее Медвежьих островов не поднимались.

Чукотский воин. Рисунок художника Луки Воронина, рисовальщика экспедиции Биллингса—Сарычева 1785—1792 гг. приложенный к рукописи участника экспедиции доктора Мерка „Описание чукчей, их обычаев и образа жизни".

В 1785 году по указу Екатерины II была организована большая «географическая и астрономическая экспедиция», задачей которой являлась опись Чукотского берега от Колымы до Берингова пролива, а также не более и не менее, как «совершенное познание морей между материю землею Иркутской губернии и противоположными берегами Америки». В качестве попутной задачи экспедиции предлагалось исследовать землю, будто бы усмотренную Андреевым к северу от Медвежьих островов, «или по крайней мере разведать о всех обстоятельствах этой земли, как то: остров ли оная или твердая протягающаяся от Америки земля, обитаема ли жителями и сколь оные многолюдны и прочая». Начальником экспедиции был назначен капитан-поручик Иосиф Биллингс, участвовавший в последнем плавании Кука.

Экспедиция прибыла осенью 1786 года

[1] Составленная в результате этого похода «карта секретному вояжу», на которой изображены Медвежьи острова и Колымский залив, была обнаружена в архиве Академии Наук лишь в 1934 году. Она опубликована в «Архиве истории науки и техники», вып. 9, 1936.



Внутренность якутской поварни.
Из книги Гильдера 1883 г.

в Верхнеколымский острог, где были заложены два судна, спущенные на воду весной 1787 года и названные «Паллас» и «Ясашна». В начале июля суда прибыли в устье Колымы, откуда 5 июля вышли в море. На большем корабле («Паллас») находился Биллингс, а «Ясашной» командовал его помощник — Г. Сарычев, впоследствии описавший экспедицию [1]. Льды встретились уже на следующий день. Лавируя среди них, суда достигли 28 июля Большого Баранова Камня, откуда взяли курс на ENE. По мере удаления от берега «льдины становились все больше и гуще, так что, — пишет Сарычев, — мы с нуждою и с величайшею опасностью между них пробирались, ожидая ежеминутно, что сии громады раздробят наши суда». Пройдя только 11 миль, суда повернули обратно к Большому Баранову Камню. Здесь Биллингс созвал совет, постановивший возвратиться, так как «проход совсем невозможный, и все дальнейшие предприятия всуе быть должны». 6 августа (то-есть еще до начала сезона наиболее благоприятной навигации) суда были снова в Колыме.

Этим ничтожным результатом и ограничилась попытка «совершенного познания» вод между Сибирью и Америкой. «Покушения наши на Ледовитом море были неудачны», — констатирует Сарычев. В Колыме Биллингс снова созвал совет для обсуждения вопроса, как лучше всего обогнуть мысы Шелагский и Чукотский. Участники совещания пришли к заключению, что «морем, за великими льдами, на судах исполнить того невозможно». То, что это когда-то удалось Дежневу, Сарычев объяснял тем, что «натура отступила тогда от обыкновенного своего ходу». Это, по мнению Сарычева, бывает, может быть, «во сто лет один раз». Все же совет решил «соделать еще покушение в Ледовитом море от Берингова пролива к западу для обхода кругом Шалацкого мыса».

С этой целью экспедиция переменила свою базу и перешла сухим путем в Охотск, где было построено новое судно «Слава России». На этом корабле Биллингс 15 августа 1791 года прибыл в бухту Лаврентия. Из разговоров с чукчами Биллингс узнал здесь, что льды почти постоянно держатся у Чукотского побережья и что чукчи с «нуждою ездят (на байдарах) подле самого берега». Эти сведения заставили Биллингса отказаться от намерения обогнуть на «Славе России» мыс Дежнева. Для описи берега до Колючинской губы он послал на байдаре геодезиста сержанта Гилева, сам же решил пройти на Колыму сухим путем. Гилев прекратил порученную ему съемку, не доходя около 90 миль до острова Колючина. Что касается Биллингса, то он вовсе не произвел описи Чукотского побережья, так как путь его от Мечигменской губы до Нижнеколымска пролегал на значительном расстоянии от берега. Таким образом, в отношении основной своей задачи — исследования восточной части Ледовитого океана — экспедиция Биллингса, продолжавшаяся восемь лет [2] и стоившая громадных средств, практически не сделала почти ничего.

Впервые сообщенное Дауркиным предание чукчей о земле «Тикиген», населенной народом «храхай», крепко засело в голову некоторых исследователей. Так, М. Ф. Геденштром, с поездками которого на Новосибирские острова мы познакомимся дальше, считал весьма вероятным, что «существует непрерывная почти цепь островов с самого Котельного острова до матерого берега северо-западной Америки». Для решения этого вопроса и возможного открытия новых островов к востоку от Новосибирских островов он предпринял весною 1810 года переход по морскому припайному льду от острова Новая Сибирь к устью Колымы. Геденштром поки-

[1] Другое описание путешествия Биллингса было дано секретарем экспедиции Сауером.

[2] Экспедиция покинула Петербург в 1785 году и вернулась в 1793 году.

нул мыс Каменный (на острове Новая Сибирь) 5 апреля и направился со своими собачьими упряжками на восток. Пройдя по торосистому припаю около 85 километров, путешественник был остановлен открытой водой, по которой носился пловучий лед. Ввиду невозможности продолжать прямой курс к устью Колымы Геденштром повернул на юг. Три раза приближался он к державшейся на востоке открытой воде, причем убедился, что «сия вода была морская полынья, простирающаяся почти от Новой Сибири до Медвежьих островов». Определив впервые границу зимнего припайного льда в Восточносибирском море, Геденштром достиг сибирского берега около устья речки Курджигиной, откуда продолжал путь к устью Колымы.

По словам Геденштрома, путешествие по льду «было весьма трудное; торосы продолжались до 400 верст пути нашего, нарты ежечасно ломались. К счастью нашему, попадались нам очень часто медведи, без которых мы несомненно погибли бы» (из-за недостатка корма для собак).

В 1822 году путь Геденштрома повторил Анжу, который «для поиска новых земель» вышел на собаках 21 апреля с того же мыса Каменного и 3 мая вернулся на материк у устья реки Крестовой.

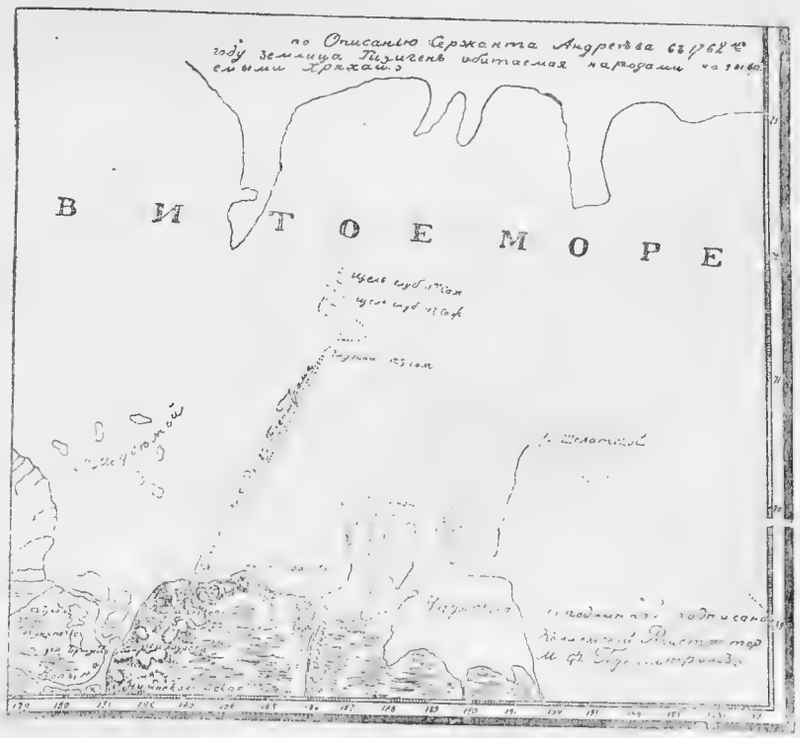
Поездки Геденштрома и Анжу дали весьма ценный материал для суждения о положении границы зимнего неподвижного льда в западной части Восточносибирского моря.

Придя на Колыму, Геденштром вскоре снова отправился в путь, имея в этот раз целью произвести поиски неизвестных островов к северо-востоку от Колымы. Он проехал от Большого Баранова Камня по льду около 150 километров в северо-восточном направлении и в середине мая (1810 года) был остановлен каналом открытой воды шириной около 30 метров. «Невозможно уже было следовать далее, — пишет Геденштром. — Я воротился, и сие путешествие было бесполезно».

Необходимо также упомянуть, что Геденштромом сухим путем была выполнена опись (впрочем, мало точная) сибирского берега от устья Яны до устья Колымы.

Чтобы внести, наконец, ясность в вопрос, существует ли к северу от Колымы и Чукотского побережья земля, русское правительство поручило выяснение этого вопроса экспедиции, снаряженной для съемки сибирского берега к востоку от устья Лены. С деятельностью западного отряда этой экспедиции, под начальством Анжу, мы познакомимся в следующей главе. Восточный отряд, возглавлявшийся лейтенантом Ф. П. Врангелем, назначался, согласно инструкции Адмиралтейского департамента, «для описи берегов от устья Колымы к востоку до Шелагского мыса и от оного на север, к открытию обитаемой земли, находящейся, по сказанию чукчей, в недальнем расстоянии». В отряд Врангеля входили мичман Матюшкин, штурман Кузьмин и доктор Кибер.

Врангель выехал из Петербурга 4 апреля 1820 года и 14 ноября того же года прибыл в Нижнеколымск. В марте 1821 года Врангель прошел по морскому берегу, с целью его съемки, до мыса Шелагского и обратно. Через две недели по возвращении в Нижнеколымск Врангель предпринял свой первый поход по морскому льду, имевший задачей рекогносцировку к северу от Медвежьих островов. Он вышел на собаках 7 апреля из Сухарного (в устье Колымы) и через три дня достиг восточного острова из группы Медвежьих островов, названного Врангелем Четырехстолбовым, по находившимся на острове четырем чрезвычайно характерным гранитным столбам. Описав остров, Врангель 12 апреля направился по неподвижному морскому льду на север.



Карта М. Ф. Геденштрома (1811) с нанесением маршрута его похода и „открытий" сержанта Андреева.

По мере продвижения вперед состояние ледяного покрова становилось все менее и менее надежным — путники приближались к границе между припаем и дрейфующим льдом. «Бесчисленные, по всем направлениям разбегавшиеся во льду щели, выступавшая из них мутная вода, мокрый снег, смешанный с земляными и песчаными частицами, — все уподобляло разрушенную поверхность моря необозримому болоту, — так Врангель описывает встреченный здесь ледяной покров. — Судьба наша зависела от дуновения ветра. Каждый несколько сильней шквал мог совершенно раздробить или разогнать поддерживавшие нас глыбы и превратить место, где мы стояли, в открытое море».

Ф. П. Врангель. (1796—1870).

16 апреля, достигнув 71°43′ N и находясь в 230 километрах к северу от Малого Баранова Камня, Врангель был вынужден повернуть обратно. Описав попутно Медвежьи острова, отряд вернулся 10 мая в Нижнеколымск, сделав всего 1290 километров. В этой первой поездке по морскому льду Врангелю, кроме Матюшкина, сопутствовал колымский купец Бережной.

Лето 1821 года было использовано для различных описных работ. Штурман Козьмин объехал на лошадях и заснял берег от устья реки Малой Чукочьей до Индигирки, Матюшкин посетил реки Большой и Малый Анюи, Врангель произвел некоторые работы в устье Колымы.

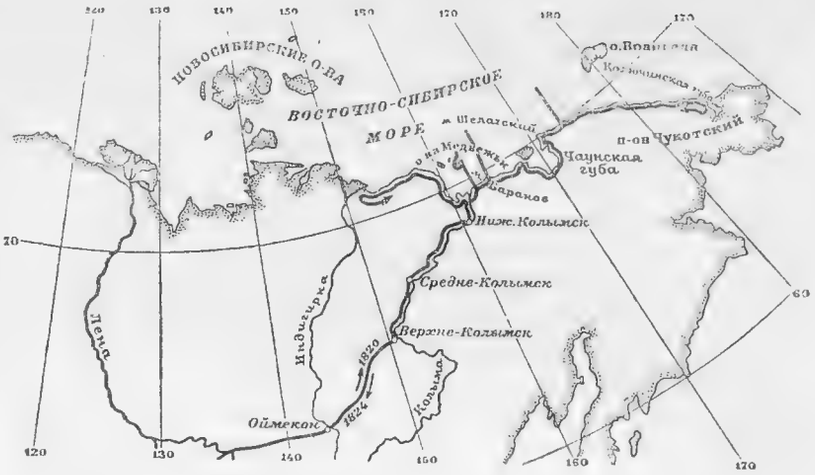
Весною 1822 года Врангель предпринял вторую поездку по морскому льду в поисках неизвестной земли. 25 марта он прибыл к Большому Баранову Камню. По словам Врангеля, этот мыс получил свое название от «диких баранов, во множестве здесь водящихся; с неимоверною быстротой карабкаются они по крутым скалам мыса». От Большого Баранова Камня курс был взят на NE 30°.

Передвижение по сильно торосистому льду было связано с громадными трудностями. «С помощью пешней пробивались мы через гряду плотных торосов неимоверной толщины, — рассказывает Врангель. — Лед их был чрезвычайно тверд. Местами был он смешан с голубоватою глиною и крупным песком. Почти на каждом шагу ломались нарты и рвалась упряжь. Несмотря на все предосторожности, сани скользили с гладких хребтов торосов и падали в промежутки, подобные оврагам. Вытаскивать оттуда нарты, держась на узкой и скользкой полосе льдин, стоило несказанных трудов. Люди и собаки совершенно измучились. Все более или менее были ушиблены». 21 апреля, достигнув широты 71°52′ N и «видя, что в качестве льдов нельзя ожидать никакой перемены, и опасаясь от крайнего изнурения собак и сильного повреждения нарт лишиться того и другого», Врангель решил здесь остановиться, послав вперед на разведку Матюшкина. Последний прошел на север около 10 километров и достиг окраины припайного льда, которая в то время как раз взламывалась. Эту картину Матюшкин описывает следующим образом: «Ледовитое море свергало с себя оковы зимы; огромные ледяные поля, поднимаясь почти перпендикулярно на хребтах бушующих волн, с треском сшибались и исчезали в пенящейся пучине и потом снова показывались на изрытой поверхности моря, покрытые илом и песком. Невозможно представить себе что-нибудь подобное сему ужасному разрушению».

От того места, где Матюшкин был послан вперед, Врангель прошел еще некоторое расстояние на WNW и 1 мая достиг широты 72°02′ (на меридиане 164°10′ E). Здесь путники повернули и взяли курс на мыс Шелагский. Подойти к самому мысу им, однако, не удалось из-за чудовищных нагромождений торосов. 16 мая Врангель прибыл в устье Колымы, где совершенно неожиданно встретился с Анжу, только что закончившим свой переход по морскому льду с острова Новая Сибирь. «Неожиданное свидание в отдаленных льдистых пустынях доставило нам великую радость», — пишет Врангель.

За вторую свою поездку на север Врангель сделал 1445 километров.

Летом 1822 года Врангель совершил поездку по Каменной тундре (к востоку от Колымы) и определил на морском берегу ряд астрономических пунктов. Часть этих наблюдений была выполнена в тех же местах, где наблюдала экспедиция Биллингса. Сличая свои результаты с результатами наблюдений экспедиции Биллингса, Врангель выяснил, что в сделанных последней экспедицией определениях географической широты имелась ошибка в 14 минут. В начале 1823 года Козьмин ездил на Медвежьи острова с целью более точной съемки Крестовского острова.



Маршруты Ф. Врангеля во время его путешествия по северо-востоку Сибири в 1820—1824 гг.

Третью поездку по льду на север Врангель решил предпринять в районе мыса Шелагского. Он вышел из Сухарного 9 марта 1823 года и 20 марта прибыл на мыс Шелагский. Здесь Врангель повстречался с одним чукотским старшиною, который на вопрос, существует ли какая-нибудь земля к северу от Чукотского побережья, ответил следующее: «Между мысом Ерри [1] и Ир-Кайпио [2], близ устья одной реки, с невысоких прибрежных скал в ясные летние дни бывают видны на север, за морем, высокие, снегом покрытые горы, но зимою, однакож, их не видно. В прежние годы приходили с моря, вероятно оттуда, большие стада оленей, но, преследуемые и истребляемые чукчами и волками, теперь они не показываются». Не подлежит сомнению, что чукча имел в виду остров Врангеля, который во времена Врангеля еще не был открыт. О том, что с мыса Якан этот остров иногда бывает виден, чукчи рассказывали неоднократно.

Среди чукчей в свое время был очень распространен рассказ о переселении на остров Врангеля онкилонов.

Врангель приводит чукотское предание, по которому онкилонский старшина Крехай после того, как онкилоны были разбиты чукчами, бежал на остров Шалаурова, а оттуда вместе со своей родней перебрался на байдарах на землю, «в ясные солнечные дни видимую с мыса Якан» (то-есть на остров Врангеля).

Более подробные сведения об этом были собраны в 1828 году по поручению якутского областного начальника нижнеколымским Жителем Трифоновым. Чукотский тойон Николай Слепцов Ятыргин сообщил ему, что его прадед чукча Кугильнин «по немирным обстоятельствам в чукотской их землице отошел [3] с прочими в немалом количестве с семействами зимним путем на оную землю [4], а за ним в скором времени сотоварищ того Кугильнина чукча Керекхет переправился летом на байдаре, и никто из оных ушедших чукоч оттоль не возвращался; но только впоследствии, времени назад тому примерно около пятидесяти лет, к находившемуся тогда близ мыса Якана одному семейству приходили с упоминаемой земли три человека, каждый из них вел с собою по две собаки. Из сих прохожих один просил у женщины того семейства для питья воду на чукотском языке, впрочем, они разговаривали между собою на незнаемом ей наречии. Затем, переменив побитые на ногах обуви, немедленно ушли обратно в море» [5].

В связи с рассказом Ятыргина и приводимым Врангелем преданием интересно отметить, что в 1937 году на острове Врангеля, около мыса Фомы, были обнаружены остатки древнего жилища и предметы домашнего обихода охотника [6]. По словам живущих на острове Врангеля эскимосов и чукчей, жилье у мыса Фомы старинного происхождения и похоже на древние землянки онкилонов, встречающиеся на Чукотском побережье. Можно упомянуть, что и среди аляскинских эскимосов распространен рассказ о какой-то земле на севере, населенной людьми. Так, об этом в 1832 году рассказы-

[1] Мыс Шелагский.
[2] Мыс Шмидта.

[3] Это событие можно отнести к первой половине XVIII столетия.

[4] Эту землю, по словам Ятыргина, «весною и летом в тихий летний день с мыса Якана совершенно видают».

[5] Показание Ятыргина хранится в Архиве Академии наук СССР.

[6] «Проблемы Арктики» № 3, 1941, стр. 75.

вал врачу гидрографического судна «Plover» эскимос с мыса Барроу.

От мыса Шелагского Врангель пошел на восток и 23 марта достиг мыса, которому он дал название мыса Кибера, в честь участника экспедиции доктора Кибера.

25 марта 1824 года Врангель выступил от устья реки Веркона на север. Почти сразу же встретились хаотические нагромождения высоких торосов. После двух дней чрезвычайно утомительного пути Врангель решил оставить главную часть груза в вырубленной во льду яме и двигаться вперед налегке, с четырьмя нартами и запасом продовольствия на пять дней. Однако еще прежде, чем путники тронулись, сильным ветром взломало лед около лагеря. «Лед с шумом трескался, — пишет Врангель, — щели расширялись, и некоторые простирались до 15 сажен ширины. Льдина, на которой находились мы, носилась по морю. Так провели мы часть ночи, в темноте и ежеминутном ожидании смерти». К утру лед сплотило, и Врангель решил продолжать путь. Часто встречались недавние полыньи, покрытые тонким льдом, который прогибался, а иногда и ломался под нартами.

4 апреля, в северной широте 70°51′ и восточной долготе 175°27′, большой канал совершенно преградил путь. «Мы взлезли на самый высокий из окрестных торосов в надежде найти средство проникнуть далее, но, достигнув вершины его, увидели только необозримое открытое море. Величественно-ужасный и грустный для нас вид! На пенящихся волнах моря носились огромные льдины и, несомые ветром, набегали на рыхлую ледяную поверхность, по ту сторону канала лежавшую. С горестным удостоверением в невозможности преодолеть поставленные природою препятствия исчезла и последняя надежда открыть предполагаемую нами землю, в существовании которой мы уже не могли сомневаться[1]. Должно было отказаться от цели, достигнуть которой постоянно стремились мы в течение трех лет, презирая все лишения, трудности и опасности. Бороться с силою стихий и явною невозможностью было безрассудно и еще более — бесполезно. Я решился возвратиться».

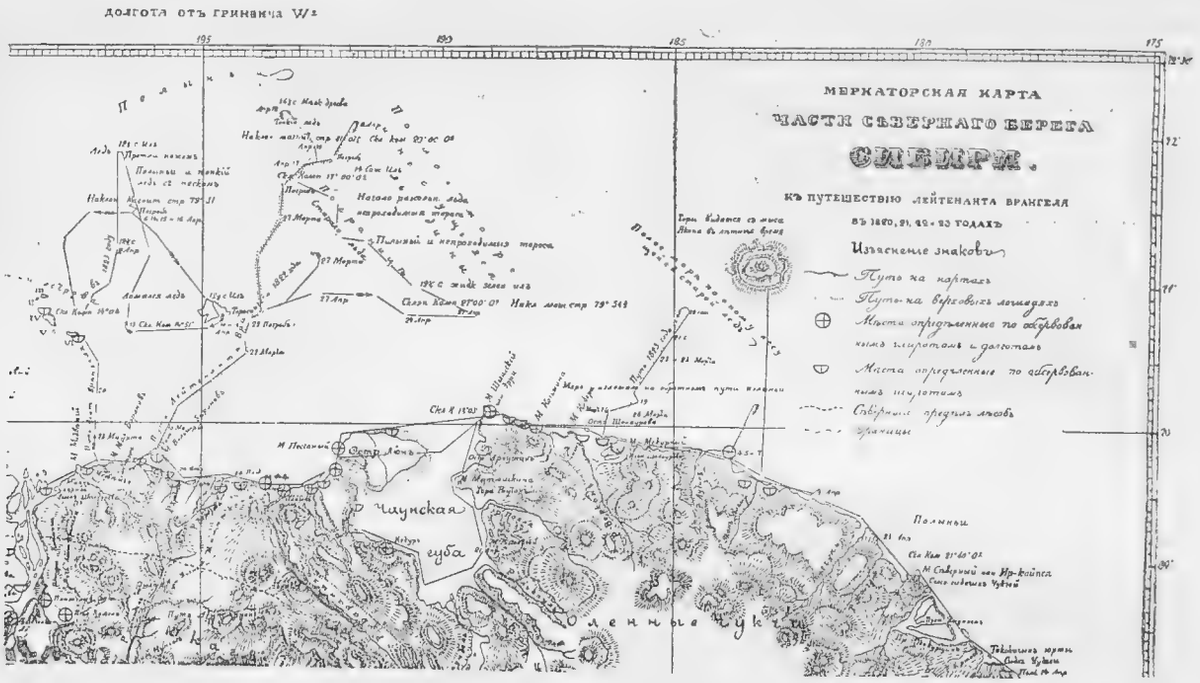
Обратный путь к берегу, от которого Врангель находился в расстоянии 150 километров, был также тяжелым. Когда путники находились уже недалеко от суши, буря взломала лед. «Море сильно взволновалось. Огромные ледяные горы встречались на волнах, с шумом и грохотом сшибались и исчезали в пучине; другие с невероятною силою набегали на ледяные поля и с треском крошили их. Вид взволнованного полярного моря был ужасен. В мучительном бездействии смотрели мы на борьбу стихий, ежеминутно ожидая гибели».

Достигнув суши, Врангель пошел на восток, производя съемку берега. 20 апреля он достиг мыса Якан, где долго наблюдал горизонт в надежде увидеть землю, про которую рассказывали чукчи. Однако ни малейших признаков острова, впоследствии названного его именем, Врангель не увидел. 22 апреля Врангель дошел до мыса Шмидта, где встретил старика-чукчу, который еще помнил, как сюда подходили корабли Кука (1778). Съемку берега Врангель довел до острова Колючина. 22 мая он уже снова был в Нижнеколымске. Отсюда Врангель через Среднеколымск поехал в Якутск и 27 августа 1824 года прибыл в Петербург.

При использованном экспедицией Врангеля способе транспорта — собачьих нартах — она в отношении рекогносцировки неисследованных районов Восточносибирского моря едва ли могла сделать больше того, что ею было выполнено. И хотя экспедиция Врангеля не открыла новых земель (единственная земля, которую экспедиция могла бы открыть, —

Верхнеколымск в конце XVIII века.
Гравюра из „Атласа к путешествию капитана Сарычева", 1802 г.

[1] Имеется в виду остров Врангеля.



Часть меркаторской карты северного берега Сибири, составленной по материалам путешествия Ф. Врангеля и приложенной к первому изданию его сочинения. На этой карте под 71 параллелью обозначен остров с надписью: „Горы видятся с мыса Якана в летнее время".

это остров Врангеля), тем не менее географические заслуги ее, благодаря картированию сибирского берега от Индигирки до Колючинской губы, весьма значительны. Съемки Врангеля и его спутников основывались на хорошо определенных (по тому времени) астрономических пунктах; исключительную ценность представляют произведенные Врангелем геомагнитные наблюдения.

По возвращении из экспедиции Врангель возбудил ходатайство об отпуске средств для открытия и исследования земли, лежащей к северу от мыса Якан (то-есть острова Врангеля), но Морское министерство отказало ему в этом, и честь открытия этой земли, как мы видели выше, выпала на долю англичан. В 1829 году Врангель был назначен губернатором русских владений в Северной Америке (то-есть Аляски), а позже директором Российско-американской компании. Когда в Государственном совете был поднят вопрос о ликвидации Российско-американской компании и продаже Аляски Соединенным Штатам Америки, Врангель горячо протестовал против этого проекта. Тем не менее в 1867 году Аляска была продана за семь миллионов двести тысяч долларов [1].

После Врангеля специальные экспедиции для поисков «Земли Андреева» больше уже не отправлялись, но попутно этой географической проблемой интересовались некоторые экспедиции. Так, в 1913 и 1914 годах попытки исследовать белое пятно к северу от Медвежьих островов и к западу от острова Врангеля были сделаны гидрографической экспедицией на «Таймыре» и «Вайгаче», но вследствие тяжелых льдов проникнуть в эту область не удалось. По той же причине не увенчалась успехом и попытка расшифровать это «белое пятно», предпринятая «Челюскиным» в 1933 году. В следующем году ледокол «Красин» проник на меридиане 171°10′ E до широты 72°41′ N, причем никаких признаков земли здесь обнаружено не было. Выполненными в 1935 году разведками с самолета В. С. Молокова и дальнейшими полетами советских летчиков рассеяна последняя надежда найти Землю Андреева.

Дальнейшему уточнению карт южного побережья Восточносибирского моря после работ Анжу и Врангеля в особенности способствовала экспедиция геолога К. А. Воллосовича. Участники этой экспедиции топограф Н. А. Июдин и астроном Е. Ф. Скворцов обошли летом 1909 года на оленях берег от устья Яны до устья Алазеи и положили его на карту, а К. А. Воллосовичем было выяснено геологическое строение этой береговой полосы. Большие работы по съемке берега Восточносибирского моря были выполнены

[1] Интересно указать, что за семьдесят лет владения Аляской (1867—1936) Соединенные Штаты вывезли отсюда мехов на триста миллионов долларов, золота на четыреста семьдесят миллионов долларов и рыбы (главным образом лососевых консервов) больше, чем на миллиард долларов.

гидрографической экспедицией на «Таймыре» и «Вайгаче».

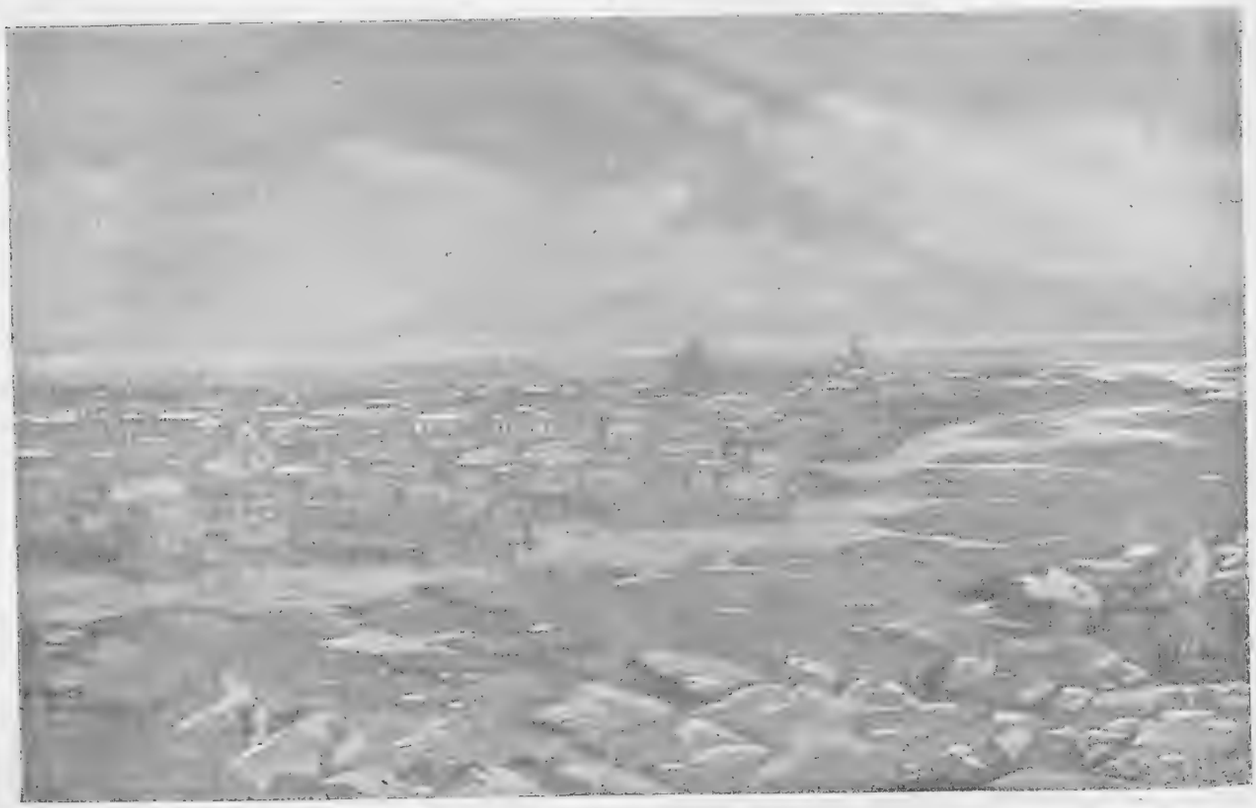
Материалы по лоции этого побережья добыла также экспедиция Аэрофлота, в течение двух лет (1931—1932) прошедшая вдоль берега от Берингова пролива до устья Лены с целью изыскания воздушного пути. Летом 1931 года экспедиция обследовала на двух кавасаки участок от мыса Дежнева до устья Колымы. Перезимовав в Среднеколымске, экспедиция следующим летом продолжала плавание на запад на моторном боте «Пионер». Более подробно экспедиция обследовала устья рек (Чукочьей, Алазеи и Индигирки) и губы Хромскую и Омуляхскую.

Из работ, произведенных в отдельных районах побережья Восточносибирского моря, следует отметить исследования в устье Индигирки в 1932 году и работы Восточнополярной экспедиции в Чаунской губе в 1932—1933 годах. В 1934—1935 годах эта губа была заснята экспедицией С. В. Обручева, во время которой с большим успехом были применены аэросани. В 1935 году в устьях Индигирки и Колымы работали специальные гидрографические отряды.

Начиная с 1933 года на побережье и прибрежных участках Восточносибирского моря систематически работают специальные экспедиции Гидрографического управления Главсевморпути, частью зимовочные, базирующиеся на берег и проводившие свою работу в течение всего года, а частью работавшие только во время навигации на небольших гидрографических судах.

Нередко зимовочным экспедициям приходилось работать в крайне сложных и трудных условиях. Покидая свою базу (судно или временную станцию, оборудованную на берегу), гидрографы на утлых шлюпках, под парусами, а часто и под веслами совершали походы по реке и взморью протяженностью по тысяче с лишним километров. Наибольшего размаха гидрографические работы достигли в связи с развитием мореплавания и необходимостью детального прибрежного промера, оконтуривания десятиметровой изобаты и обследования лежащих под берегом банок.

В 1939—1941 годах гидрографическим отрядом под начальством П. А. Павлова было обследовано нижнее течение Индигирки на протяжении 300 километров. Обстоятельные гидрографические работы выполнены в районе Чаунской губы и острова Айон гидрографом Л. И. Бордюг (1936—1937) и экспедицией на судне «Вихрь» (1941 и 1943).



Город Якутск.
По гравюре конца XIX века.

Гидрографическая съемка побережья от устья Колымы до острова Айон выполнена В. И. Вильчинским в 1940—1941 годах.

Базой отряда В. И. Вильчинского был пустынный берег у устья реки Раучуа. «Дикий, необжитый берег, — пишет начальник отряда, — невольно навеял на нас грустное, тоскливое чувство. Две жалкие полуразрушенные хибарки фактории (ветхий жилой домик и склад) только подчеркивали унылость и суровость ландшафта». Однако вскоре после высадки гидрографов здесь вырос городок белых палаток. Грустить было некогда, люди принялись за работу. На следующее утро застучали топоры. «Кроме рук, сметки и некоторого количества необходимых инструментов, мы ничего не имели», — пишет Вильчинский. Не было ни гвоздей, ни досок. Сами пилили бревна на доски, разбирали тару — ящики и фанерой от них крыли крышу, прибивая ее гвоздями, полученными из тех же ящиков. Почти две недели гидрографы при 15—20-градусных морозах жили в палатках. В начале октября они, наконец, попали под надежную крышу. Основные промерные работы производились зимой, в пургу, в жестокие морозы.

В навигационном отношении весьма важным является изучение устья реки Колымы. После рекогносцировочных работ Г. Я. Седова в 1909 году и Грюнфельдта в 1912 году устьевой участок этой реки не исследовался до советского периода. В 1934—1935 годах гидрографической экспедицией под начальством И. И. Музылева были обстоятельно обследованы бар и нижнее течение реки Колымы, в 1936—1937 годах в устье Колымы работала экспедиция Арктического института, в 1935—1938 годах здесь были выполнены портовые изыскания.

Некоторые материалы по гидрологии Восточносибирского моря доставили экспедиции, совершавшие сквозные плавания между Атлантическим океаном и Тихим («Вега» — 1878, «Мод» — 1919, «Сибиряков» — 1932, «Челюскин» — 1933, «Литке» — 1934 и другие). В северной части Восточносибирского моря обстоятельные исследования произвела экспедиция на «Мод» в 1922—1924 годах.

Мы уже видели, что судно экспедиции Амундсена «Мод», затратив два года на прохождение Северного морского пути, в июле 1920 года достигло Берингова пролива. После непродолжительной стоянки в Номе на Аляске «Мод» в том же году вышла на север, чтобы начать дрейф через Полярный бассейн.

Однако к северу от Берингова пролива было встречено весьма неблагоприятное состояние льдов, и «Мод» была вынуждена

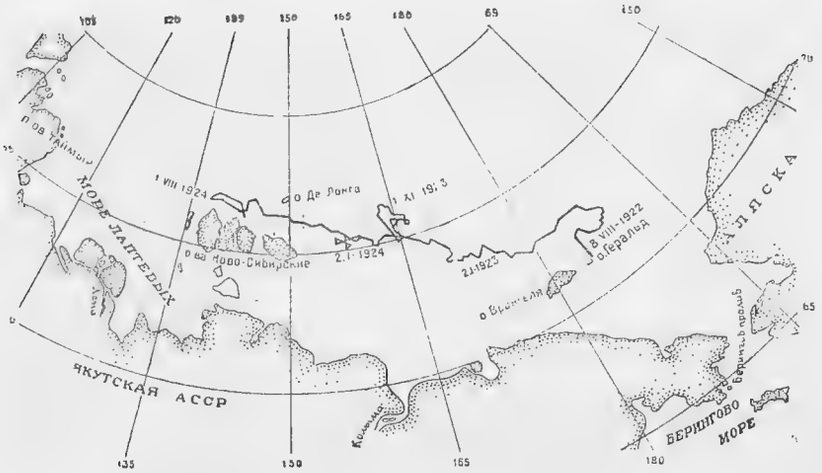
„Мод“ во льдах.

зазимовать у мыса Сердце-Камень. Во время этой зимовки капитан корабля Оскар Вистинг[1] и проф. Х. Свердруп совершили, с целью производства магнитных наблюдений, санную поездку по Чукотскому побережью от мыса Сердце-Камень до залива Креста.

В конце августа 1921 года «Мод» вынуждена была вернуться в Сиаттль на Аляске. Ввиду позднего времени года, а также необходимости произвести ремонт судна и пополнить снаряжение экспедиции выход в полярное плавание был отложен на 1922 год.

«Мод» вышла вторично из Нома к дрейфующим льдам Полярного бассейна 28 июня 1922 года. Командование кораблем находилось в руках капитана О. Вистинга, научные работы были возложены на проф. Х. Свердрупа и его помощника — молодого шведского геофизика Ф. Мальмгрена. На «Мод» находился небольшой самолет «Ориоль» Кертиса, который обслуживался летчиком О. Далем. Кроме

[1] В плаваниях на «Мод» в 1920—1925 годах Р. Амундсен не участвовал, так как в это время он полностью отдался осуществлению планов достижения высоких широт по воздуху.



Дрейф „Мод" (1922—1924).

того, в экспедиции участвовали еще четыре человека судового состава (штурман К. Гансен, машинист С. Сювертсен, радист Г. Олонкин и чукча Какот, исполнявший обязанности юнги).

Уже 8 августа, находясь в виду острова Геральд (71°16′ N, 175°06′ W), «Мод» оказалась в сплоченных льдах, в которых не могла продвигаться вперед. «Никому из нас не пришло тогда в голову, что наступил конец всякого движения при помощи мотора и что дрейф уже начался», — пишет Х. Свердруп. Как и «Жаннетту», «Мод» понесло сперва на север, а затем на запад и северо-запад, с той только разницей, что к западу от меридиана острова Врангеля путь «Мод» пролегал на 50—100 миль южнее пути «Жаннетты». Это доставило Вистингу и его спутникам большое разочарование, так как они надеялись, что их вынесет на большие глубины Полярного бассейна. Однако в течение всего своего дрейфа «Мод» так и не выходила за пределы материковой отмели.

Зима 1922/23 года и лето 1923 года, когда «Мод», обогнув остров Врангеля с севера, уже находилась в Восточносибирском море около параллели 75° N, прошли сравнительно спокойно, и корабль почти не подвергался давлению льдов. В июне впервые был испробован самолет, но неудачно. Второй опыт закончился совсем печально: при взлете самолет разбился и навсегда вышел из строя. В это же лето мореплаватели потерпели еще более горестную утрату: от воспаления мозга скончался машинист Сювертсен. Таким образом, на «Мод» оставалось только семь человек.

Осенью начались сильные сжатия льда, причем льдина, около которой «Мод» находилась в течение 13 месяцев, разломалась на мелкие куски. Это первое серьезное испытание корабль выдержал блестяще. «Не думаю, — пишет Свердруп, — чтобы льду удалось одолеть «Мод» где бы и когда бы то ни было». Свердруп оказался прав, ибо при дальнейших сжатиях корабль оставался невредимым.

Весною 1924 года, после 20 месяцев дрейфа в полярных льдах, мореплаватели увидели на горизонте землю. Это были небольшие острова Вилькицкого и Жохова. В конце апреля, когда «Мод» приблизилась к острову Вилькицкого, Вистинг дважды пытался добраться до острова на санях, но оба раза был вынужден вернуться с полпути вследствие большого количества полыней и каналов во льду.

Начиная с весны 1924 года, скорость западного дрейфа заметно увеличилась, и в середине июня «Мод» находилась уже к северу от Фаддеевского острова, приблизительно в 100 километрах. Здесь кораблю еще раз пришлось выдержать жестокий напор льдов. Крен судна достиг 23°, «ходить по палубе нечего было и думать, приходилось ползать, крепко держась за что попало. Вода залила большую часть палубы, борт у середины судна отстоял от воды всего на один фут. Положение казалось страшным. Правым бортом «Мод» была прижата к старой крепкой льдине, с левой же стороны к корпусу беспрестанно наваливали новые груды льда». Но и на этот раз замечательный корабль вышел победителем.

В начале июля около судна появилось много открытой воды, и 10 июля, после двухгодового дрейфа, «Мод» снова пошла под мотором. Однако попытка обогнуть с севера Новосибирские острова удалась не сразу — льды были еще слишком сплоченными, и «Мод» в течение целого месяца тщетно искала прохода.

9 августа корабль находился перед северным входом в Благовещенский пролив (между островом Новая Сибирь и Фаддеевским островом). Вистинг попытался пройти этим проливом на юг. «Мы пробивались вперед от одной полыньи к следующей, — пишет Свердруп, — таранили, давали задний ход, снова таранили, проталкивались изо всех сил и, наконец, пробили последнюю перемычку». Однако у южного входа в пролив мореплавателей ждало разочарование — лед стоял там сплошной стеной. Пришлось опять возвратиться на север. 13 августа «Мод» стала огибать остров Фаддеевский с севера, но у мыса Нерпичьего

была остановлена льдом. Свердруп воспользовался этой вынужденной стоянкой и сделал высадку на остров. Только 17 августа удалось, наконец, обогнуть остров Котельный, а на следующий день «Мод» вышла в море Лаптевых на чистую воду.

После двух лет дрейфа, который пролегал по материковой отмели, притом южнее пути «Жаннетты», стало ясно, что «Мод» едва ли пронесет ближе к полюсу, чем в свое время пронесло «Фрама». Поэтому Амундсен радировал на «Мод», чтобы она возвращалась в Аляску. Однако мореплавателям не посчастливилось выйти в Тихий океан в том же году, и им пришлось пережить еще третью зимовку. 27 августа непроходимые льды остановили судно у Большого Баранова Камня. Видя полную невозможность пробиться дальше на восток, Вистинг повернул обратно и 7 сентября поставил «Мод» у острова Четырехстолбового. «Мы вышли из дрейфующих льдов, но не вышли изо льдов, — замечает Свердруп. — Впереди у нас был еще целый год [1]. Наша вынужденная зимовка у Медвежьих островов явилась для нас великим разочарованием. Но терять мужество и бодрость было бесполезно. Мы показали, что каждый человек на судне был сделан из крепкого материала».

Только в середине июля следующего года (1925) судно получило возможность продолжать свое плавание, а приблизительно через месяц «Мод» была в Беринговом проливе. «Мы вышли, наконец, изо льда, — пишет Свердруп. — Он победил нас в том отношении, что нам не пришлось продрейфовать через Полярный бассейн, но покончить с «Мод» ему все же не удалось. Норвежское кораблестроение снова [2] одержало победу над льдом».

В научном отношении плавание на «Мод» принесло богатую жатву. В особенности ценные результаты были добыты Х. Свердрупом по динамике вод Восточносибирского моря, его метеорологическому и аэрологическому режиму, а также по земному магнетизму. Произведенные Ф. Мальмгреном наблюдения над жизнью полярных льдов, им же самим обработанные, поставили имя этого молодого ученого (трагически погибшего через три года по возвращении из экспедиции на «Мод», в результате катастрофы с дирижаблем «Италия») в ряды наиболее выдающихся гляциологов.

После «Мод» крайняя северо-западная часть Восточносибирского моря, где расположена группа островов Де Лонга, была впервые посещена экспедицией на «Садко» в 1937 году. «Садко» подходил к островам Генриетты, Жаннетты, Жохова и Беннетта, причем на этих островах, а также в омывающих их водах были выполнены обширные исследовательские работы (см. ниже, в главе о Новосибирских островах). В навигацию 1938 года остров Генриетты с целью смены зимовщиков на станции посетило гидрографическое судно «Охотск», базировавшееся на Владивосток.

В 1938 году интересный дрейф претерпел парусно-моторный бот «Ост», который должен был совершить сквозное плавание из Архангельска в бухту Провидения. Во второй половине сентября этот бот был затерт тяжелыми льдами в районе острова Айон. Попытки подошедшего на помощь ледокола «Красин» взять бот на буксир и вывести его из льдов окончились неудачей. Сняв с бота большую часть команды и оставив на нем только 8 человек с капитаном А. Успенским во главе, для которых имелся запас продовольствия на три года, «Красин» пошел на восток. Дрейф «Оста» начался в точке 70°22′ N и 167°23′ E. В ноябре судно испытало сильное сжатие, но после этого ледовая обстановка была сравнительно спокойной. С осени по февраль

На зимнем отстое в бухте Тикси.

[1] Для Х. Свердрупа и О. Вистинга это была уже шестая полярная зима, которую они провели на борту „Мод“ (1918—1921, 1922—1925).

[2] Свердруп имеет в виду плавание „Фрама“ в 1893—1896 годах.

«Ост» продрейфовал сперва 115 миль с востока на запад, а потом примерно столько же в обратном направлении, после чего оказался в малоподвижном состоянии в районе мыса Большого Баранова. В конце июня 1939 года, когда судно находилось в широте 69°52′ N и долготе 165°26′ E, началась подвижка льда. Судно стало пробиваться вперед, но потеряло две лопасти винта. 20 июля лед разредило до восьми баллов. «Ост» поднял паруса и на следующий день вышел на чистую воду. У мыса Большого Баранова к «Осту» подошел буксир, доставивший его в бухту Амбарчик.

Наши сведения о распространении припая в зимнее время в Восточносибирском море долгое время ограничивались данными, доставленными исследователями второй половины XVIII и начала XIX века. В последнее время эти данные были пополнены самолетами, а также сотрудником станции на острове Четырехстолбовом Н. П. Филько-вым, прошедшим в мае 1937 года с собачьими упряжками 200 километров по льду к северу от Медвежьих островов и давшим обстоятельное описание ледяного покрова. В крайней северной точке, достигнутой на припае Фильковым (72°29′ N, 162°24′ E), лед был чрезвычайно торосистым (торосы достигали высоты в 20 и более метров), что и побудило Филькова повернуть обратно.

Освоение Восточносибирского моря в навигационном отношении потребовало устройства на его берегах ряда метеорологических радиостанций — в дореволюционное время их здесь не было вовсе. Первая метеорологическая радиостанция Восточносибирского моря была выстроена Академией Наук СССР в 1928 году на юго-восточном берегу острова Большого Ляховского.

На крайнем северо-западе моря до июля 1940 года существовала полярная станция на одиноком скалистом островке Генриетты (в группе островов Де Лонга). При ее консервации находившийся на островке коллектив полярников был снят самолетом.

Во время навигации, так же как и в других районах, в ряде пунктов Восточносибирского моря работают временные выносные станции, ведущие наблюдение за морем и льдом.

ЛИТЕРАТУРА

Берх В., Несчастное плавание якутского купца Никиты Шалаурова по Ледовитому морю, «Сын отечества», 1819.

Визе В., Земля Андреева, Arctica, книга 1, Л., 1933.

Врангель Ф., Путешествие по северным берегам Сибири и по Ледовитому морю, СПб., 1841.

Ленско-колымская экспедиция 1909 года под начальством К. А. Воллосовича, «Труды Комиссии по изучению Якутской АССР», XV, Л., 1930.

Путешествие Геденштрома по Ледовитому морю и островам оного, лежащим от устья Лены к востоку, «Сибирский вестник», ч. XIX, 1822.

Путешествие флота капитана Сарычева по северо-восточной Сибири, Ледовитому морю и Восточному океану, СПб., 1802.

Свердруп Г. У., Плавание на судне «Мод» в водах морей Лаптевых и Восточносибирского, «Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР», вып. 30, Л., 1930.

Sauer M., An account of a geographical and astronomical expedition to the northern parts of Russia by commodore Joseph Billings in the years 1785 to 1791 London 1802.

Полярная станция мыса Шелагского.

НОВОСИБИРСКИЕ ОСТРОВА И МОРЕ ЛАПТЕВЫХ

Первые сведения о Новосибирских островах русские получили от жителей побережья, которым существование этого архипелага было известно и которые, вероятно, бывали на нем. Уже в 1650 году из Якутска был послан на Новосибирские острова служилый человек Юрий Селиверстов («иттить морем и на остров и кость промышлять»). В следующем году, находясь в устье реки Яны, отряд Селиверстова подвергся ограблению со стороны торговых и промышленных людей, стоявших здесь с судами. Так как «от их насильства итти стало некуды», то Селиверстов оставил план промышлять мамонтову кость на Новосибирских островах и вместо этого направился в устье Колымы.

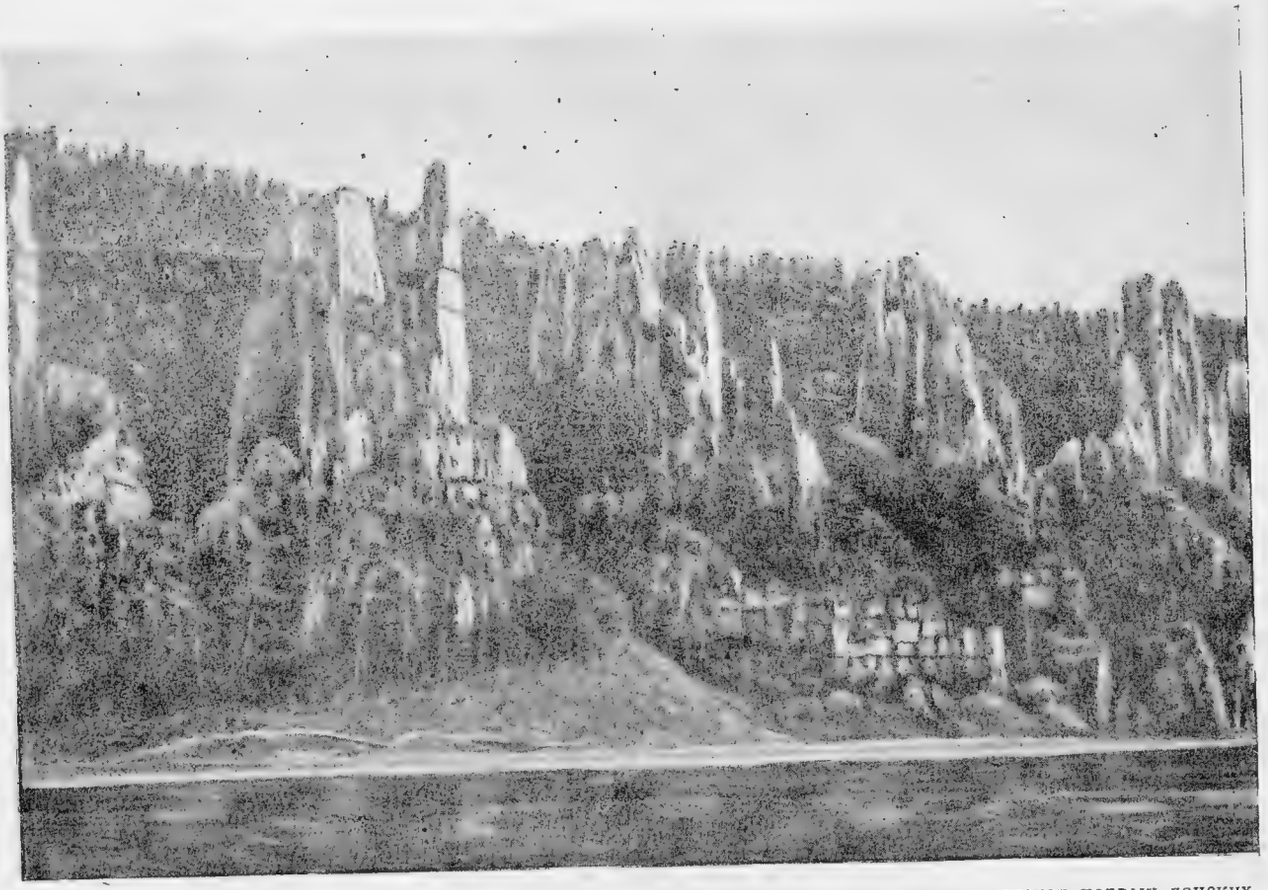
В 1652 году, как отмечалось выше, для разведывания земель к северу от устья Яны был послан Иван Робров; однако подробности этого похода до нас не дошли. Весьма вероятно, что русские мореходы XVII века, совершая плавания между Леной и Колымой, иногда видели Большой Ляховский остров, но впервые об этом острове сообщил казак Яков Пермяков, который на пути из Лены в Колыму «видел по ту сторону Святого Носа на море остров». Плавание Пермякова относится к самому началу XVIII века.

Для «проведывания жилых островов» к северу от Святого Носа якутский воевода Д. А. Траурнихт отправил в устье Яны казака Меркурия Вагина, откуда последний должен был итти на север «хоть водою, хоть по льду». Вагин избрал последний способ. В сопровождении своего сына Михаила, уже упомянутого Якова Пермякова и еще восьми казаков Вагин покинул Устьянское зимовье в мае 1712 года и на собаках достиг Святого Носа, откуда по морскому льду переехал на остров Большой Ляховский. Этот остров Вагин объехал кругом, причем с северного его берега видел еще другой остров (Малый Ляховский). Опасаясь вскрытия моря, Вагин не рискнул продолжать исследования дальше на север и вернулся на материк. Здесь он предполагал путем охоты и рыбной ловли сделать запас продовольствия, чтобы в следующем году снова отправиться на Новосибирские острова. Вагин вышел на сибирский берег к востоку от Святого Носа и с целью рыбной ловли направился к реке Хроме. Не дойдя до этой реки, путники на пустынной Меркушиной стрелке «оголодали, так что ели собак, и как собак не стало, ели мышей и всякую гадину».

Твердое намерение Вагина итти в следующем году на север очень смущало некоторых из его казаков. Они «вознегодовали, что та служба учинилась от него, Меркурия», и, опасаясь, что в будущем им предстоят еще большие лишения, убили своего начальника и вместе с ним его сына, Якова Пермякова и еще одного казака. В Усть-Янске преступление вскоре открылось, и злодеи под караулом были доставлены в Якутск, где они «в застенке у пытки были роспрашиваны». Сейчас же после допроса двум казакам была «учинена смертная казнь, повешены при многих людех». Остальные были биты «кнутом нещадно» и сосланы на Охотское море.

В том же году, когда Меркурий Вагин посетил Новосибирские острова, от Святого Носа на север по морскому льду поехал служилый человек Алексей Дементьев; он, однако, не дошел до Ляховского острова и даже не видел никакой земли.

В 1715 году поручение исследовать область к северу от устья Яны было дано казаку Алексею Маркову, который, как и Вагин, решил выполнить задачу на собаках по морскому льду. Марков и его спутники ехали на север по льду «семеры суток легким бытом на собаках», но земли не видели, только «на море торосы великие, льды давние стамые, холмы великие».



Ленские „столбы". Характерные известковые образования, неоднократно отмечаемые в записках первых ленских поселенцев.

Доходившие через местных жителей слухи о большом количестве мамонтовой кости на Новосибирских островах [1] заинтересовали предприимчивого якутского купца Ивана Ляхова, который весной 1770 года с группой промышленников пересек пролив Лаптева и перешел на Большой Ляховский остров, а с него на Малый Ляховский, виденный, но не посещенный Вагиным. Представив по возвращении в Якутск доклад о сделанных открытиях, Ляхов вместе с тем просил предоставить ему монопольное право на собирание мамонтовой кости и промысел песцов на островах, лежащих к северу от Святого Носа. Эта просьба была удовлетворена, причем, по указу Екатерины II, посещенные Ляховым в 1770 году два острова были названы Ляховскими.

В 1773 году Ляхов вторично посетил Новосибирские острова, переехав на этот раз пролив Лаптева на лодке. К северу от острова Малого Ляховского он открыл новый остров — Котельный, названный так потому, что один из спутников Ляхова оставил на нем медный котел. Перезимовав на острове Большом Ляховском в выстроенной из плавника избе, Ляхов в 1774 году вернулся в Якутск.

В следующем году Ляхов снова отправился на Новосибирские острова, причем якутская воеводская канцелярия прикомандировала к его партии землемера Хвойнова с целью описи открытых Ляховым островов. Перейдя через пролив Лаптева по льду, Хвойнов описал остров Большой Ляховский, чем его съемочные работы и ограничились. Хвойнов доставил некоторые сведения о строении этого острова, который, по его словам, сложен из песка и льда. Интересно, что Хвойнов обнаружил в 1775 году на берегах Большого Ляховского острова пять зимовий. Сделанные Хвойновым в 1776 и 1777 годах попытки описать острова к северу от Большого Ляховского острова не увенчались успехом. Один из спутников Ляхова, купец Протодьяконов, сообщил, что приливо-отливы у Новосибирских островов мало заметны и что в окружающих водах водятся киты [2] и белухи.

[1] Известно, что в 1759 или 1760 году на Новосибирских островах промышлял устьянский якут Етерикан.

[2] Это противоречит указанию Геденштрома, утверждающего, что «китов в сих местах никогда не замечено» (Геденштром, Отрывки о Сибири, СПб., 1830, стр. 113).

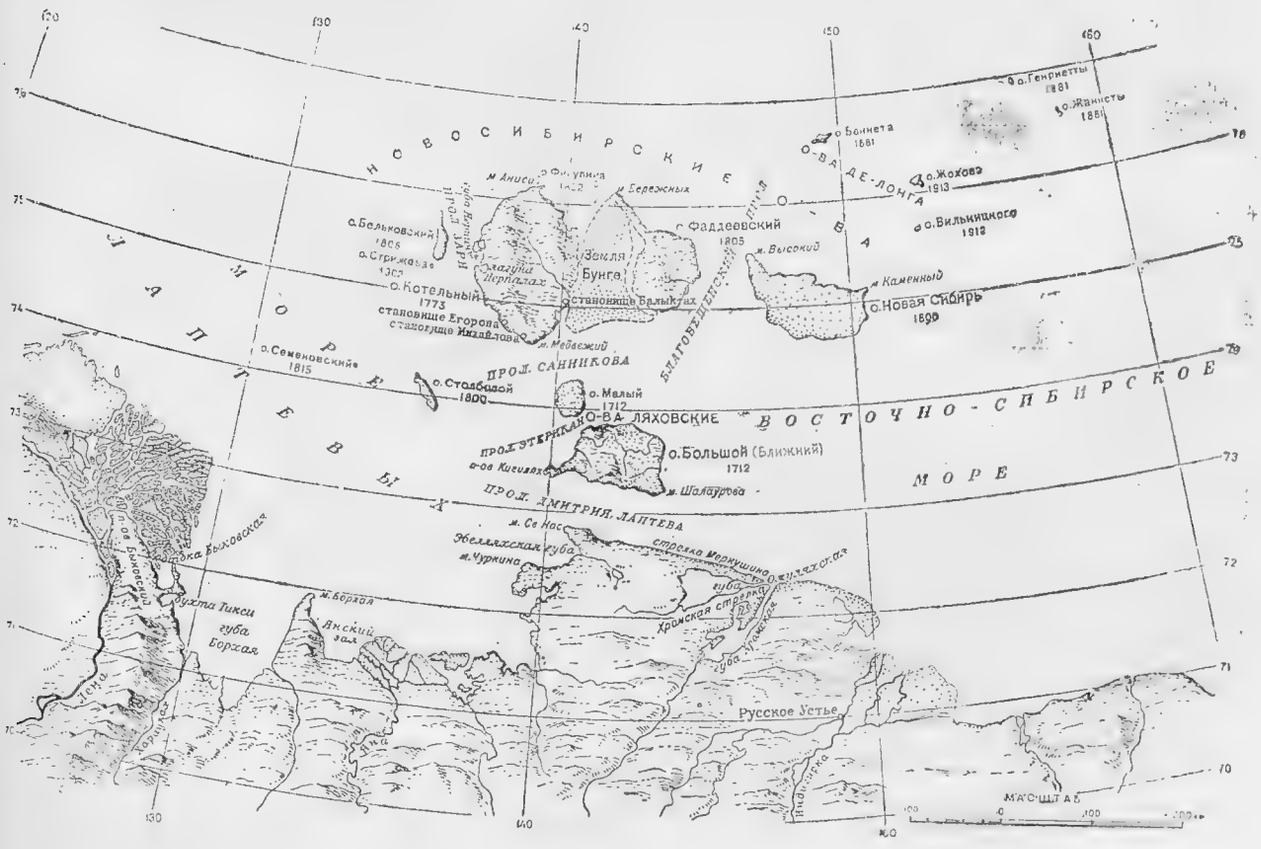
Начатая Ляховым промысловая деятельность на Новосибирских островах продолжалась еще энергичнее купцами Семеном и Львом Сыроватскими (отцом и сыном), к которым по смерти Ляхова перешло право промысла на этих островах. Служивший у Сыроватского в качестве «передовщика» (начальника артели) Яков Санников описал в 1800 году остров Столбовой [1], а позже (в 1805 году) Фаддеевский остров, названный по имени промышленника Фаддеева, устроившего на этом острове первое зимовье. В 1806 году промышленники Сыроватского открыли остров Новая Сибирь (это название было дано позже Геденштромом), а в 1808 году — Бельковский остров, названный по имени открывшего его промышленника Белькова.

Сделанными промышленниками открытиями к северу от Сибири чрезвычайно заинтересовался государственный канцлер Н. П. Румянцев, который в 1808 году на собственные средства отправил на Новосибирские острова экспедицию под начальством чиновника М. Геденштрома,[2] при участии землемера Кожевина и уже упоминавшегося промышленника Якова Санникова.

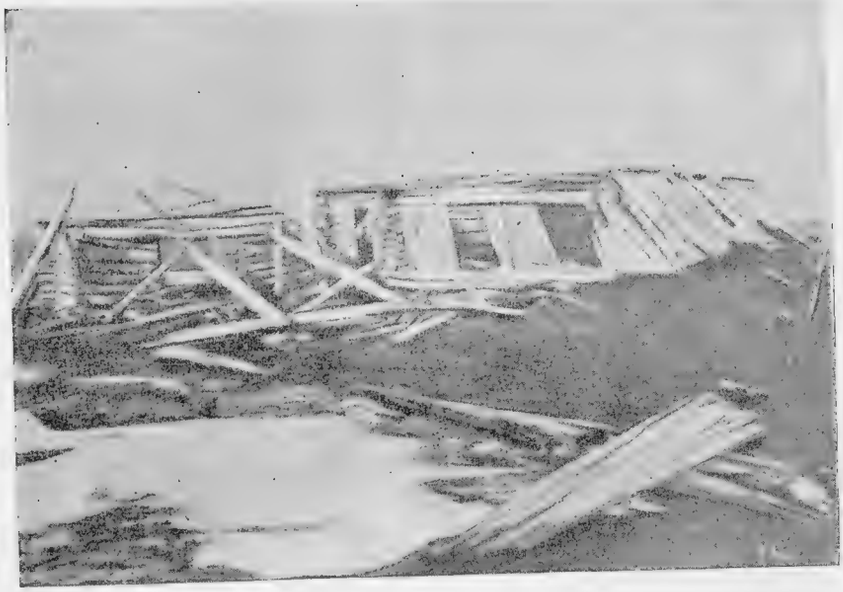
Геденштром выехал из Якутска в ноябре 1808 года и в феврале следующего года прибыл в Усть-Янск. Весной экспедиция перешла на нартах пролив Лаптева и, достигнув Фаддеевского острова, разделилась здесь на три отряда: Кожевин занялся описью Фаддеевского острова, Санников перешел на Котельный остров, а Геденштром отправился на остров Новая Сибирь, берега которого он описал на протяжении свыше 200 километров. Позже на этот остров перешел и Санников, летовавший здесь и построивший зимовье. На острове Новая Сибирь Санников нашел обделанный кусок мамонтовой кости, а на Фаддеевском острове — юкагирские сани. Два года спустя Санников обнаружил многочисленные остатки юкагирских жилищ на острове Котельном. «Все сие доказывает, — пишет Геденштром, — что были на

[1] Интересно, что на этом острове были найдены «многие кресты, поставленные мореходцами», — доказательство того, что этот остров был уже известен русским мореходам XVII века. (Геденштром, Отрывки о Сибири, СПб., 1830, стр. 131.)

[2] М. Геденштром был за злоупотребление в рижской таможне административно выслан в Тобольск.



Новосибирские острова. На карте указаны даты открытия.



Зимовье Геденштрома у Меркушиной стрелки.
По снимку 1909 г.

тех островах юкагиры, с давних лет туда зашедшие». Анжу, посетивший Котельный остров в 1821 году, замечает, однако, что «никаких признаков юкагирских жилищ на островах не имеется».

Зиму 1809/10 года Геденштром провел в Посадном зимовье, на сибирском берегу, к западу от Меркушиной Стрелки. Зимовщики не избежали цынги, причину которой Геденштром (как и многие другие полярные путешественники того времени) видел в «чрезвычайно густом и нездоровом воздухе» полярной ночи. Перейдя в конце зимы в Русское Устье (в устье Индигирки), Геденштром выступил отсюда в середине марта 1810 года на север, имея в своем распоряжении 29 нарт. Вместо заболевшего Кожевина Геденштрома на этот раз сопровождал геодезист Пшеницын. Санников снова принял участие в походе.

На одиннадцатый день пути Геденштром достиг мыса Песцового на острове Новая Сибирь. Затем он последовал вдоль восточного берега к мысу Каменному, откуда отправился по морскому льду в устье Колымы. С этим переходом мы познакомились уже выше, в главе о Восточносибирском море.

Что касается Санникова, то он пересек остров Новая Сибирь с юга на север. Здесь он «видел на севере землю с высокими горами; пустившись же туда, проехал он не более 25 верст, как был удержан полыньею». Виденный Санниковым с Новой Сибири остров можно отожествить с островом Беннетта, открытым в 1881 году Де Лонгом. С острова Новая Сибирь Санников перешел на остров Котельный, на западном берегу которого он провел лето вместе с Бельковым. Между прочим, Санников нашел здесь могилу, нарту и крест с вырезанной на нем славянскими буквами надписью; недалеко стояло полуразрушенное четырехугольное рубленое зимовье. В следующем году Санников нашел здесь еще целый ряд предметов. Геденштром полагал, что «по найденным тут вещам: кресту, стрелам, форме для литья пуль, ношеным котам и нескольким могилам судить должно, что покойник [кости которого были найдены в могиле] был архангельский промышленник, заброшенный сюда с товарищами бурею на пути их в Шпицберген. Древнее днище судовое, неподалеку от сего места, подтверждает сию догадку».

Предположение Геденштрома едва ли выдерживает критику, тем более, что гораздо проще принять, что обнаруженные Санниковым остатки зимовья принадлежали сибирским мореходам XVII века, многие из которых были выходцами из Архангельской губернии. М. М. Ермолаев высказал предположение, что старинное зимовье на острове Котельном принадлежало без вести пропавшей экспедиции Роброва, предпринятой в 1652 году для разведывания земель к северу от Яны [1].

Геденштром и его спутники впервые доставили сведения о так называемой «сибирской полынье» — обширном пространстве открытой воды, образующемся под влиянием дующих с материка ветров на границе между неподвижным припаем и дрейфующими льдами. Впоследствии возникновение сибирской полыньи совершенно неосновательно приписывалось некоторыми учеными (А. Петерман) влиянию глубинных теплых атлантических вод Полярного бассейна, какое влияние на образование сибирской полыньи и в настоящее время признается проф. Н. Н. Зубовым [2] Геденштром думал, что усмотренная им с Новой Сибири чистая вода является окраиной никогда не замерзающего «открытого Северного океана». «С сих мест, —

[1] «Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском», ч. 1. «Труды Совета по изучению производительных сил Академии Наук», серия Якутская, вып. 7, 1932, стр. 16.

[2] Н. Н. Зубов. Некоторые соображения о плавании во льдах Полярного бассейна. „Записки по гидрографии", 1933, № 2, стр. 34.

пишет Геденштром, — кажется, всего удобнее можно было бы изведать северные пределы Америки и Гренландии, и даже покушение достигнуть до Северного полюса отсюда вероятнее. Главные затруднения состояли бы только в сооружении на Лене судна потребной прочности для подобного путешествия, в приводе его на северную сторону острова и в приискании удобной гавани». Несостоятельность взгляда на открытое море в высоких широтах к северу от Сибири была доказана только экспедицией Де Лонга (1879—1881).

Работы, начатые на Новосибирских островах экспедицией Геденштрома, продолжались в 1811 году Пшеницыным и Санниковым.

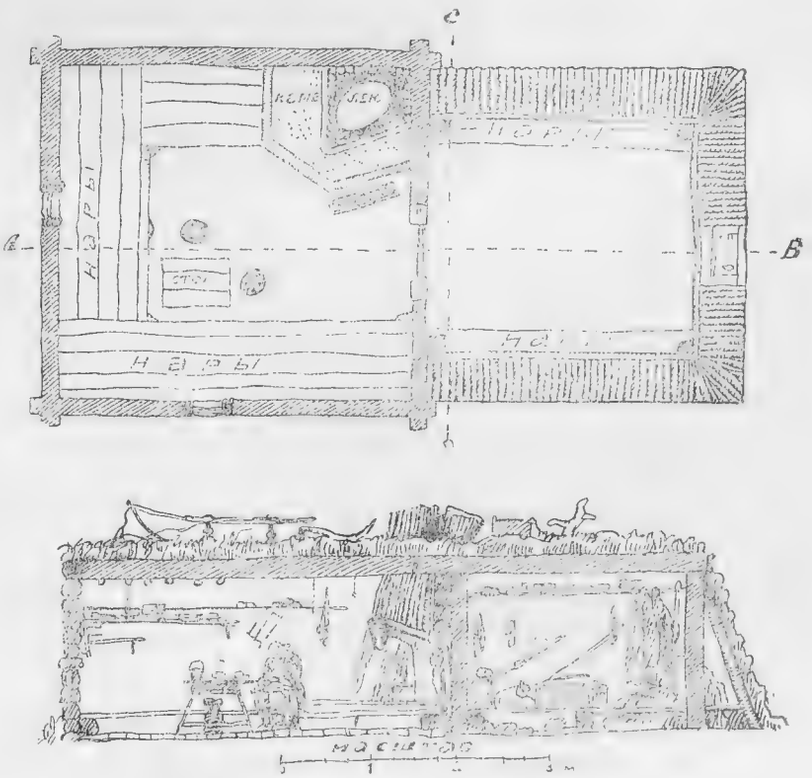
Пшеницын выехал в середине марта из Русского Устья и, достигнув острова Новая Сибирь, описал его, после чего вернулся в устье Индигирки. В начале мая он снова выступил на север, имея намерение провести лето на Фаддеевском острове. Вследствие недостатка провианта Пшеницын оказался на этом острове в очень тяжелом положении, больше половины его собак перемерло от голода. В середине октября на Фаддеевский остров прибыл Санников, заставший геодезиста и его спутников «в самой крайности».

В то время, когда Пшеницын производил опись Новой Сибири и Фаддеевского острова, Санников в начале весны вышел из Усть-Янска на Фаддеевский остров, который обошел кругом, причем выяснил, что этот остров соединяется с островом Котельным низменным песком (Земля Бунге). С северного берега Фаддеевского острова Санников видел на севере неизвестную землю, расстояние до которой он оценивал в 45 верст. Санников пытался дойти до этой земли по льду, но был остановлен широкой полыньей. Последующие экспедиции не подтвердили существования этой земли.

В конце апреля Санников вернулся в Усть-Янск, где стал готовиться к новому походу — на остров Котельный. Он вышел из Усть-Янска на оленях 14 мая и через две недели прибыл на остров Котельный. В течение пятидесяти четырех дней Санников обошел весь остров, питаясь своими оленями и дикими гусями. С северной оконечности острова Котельного Санников видел в северо-западном направлении землю — это так называемая проблематическая «Земля Санникова», впоследствии давшая повод к организации Академией Наук большой экспедиции. Осенью Санников соединился на Фаддеевском острове с отрядом Пшеницына, затем вместе с последним снова вернулся на остров Котельный, который Пшеницын, по словесным данным Санникова, положил на карту. 8 ноября все двинулись на юг. Лед на море был еще тонкий, и встречалось много полыней, но под проводкой опытного Санникова путники 24 ноября благополучно прибыли в Усть-Янск.

Небольшие острова Васильевский и Семеновский, лежащие к западу от Столбового острова, были открыты в 1815 году якутом Максимом Ляховым, пробиравшимся по льду с мыса Баркин Стан (в дельте Лены) на остров Котельный и сбившимся с дороги.

Съемки и в особенности астрономические определения, произведенные экспедицией Геденштрома, не отличались точностью. Это, а также сообщение Санникова о виденных им к северу от Новосибирских островов землях побудило Адмиралтейский департамент снарядить особую экспедицию для описи Новосибирских островов и вместе с тем сибирского берега между Яной и Индигиркой. Эта экспедиция, начальство над которой было возложено на лейтенанта П. Ф. Анжу, была организована одновременно с экспеди-



План урусы у мыса Медвежьего на о. Котельном.

цией Врангеля [1], с которой она составляла одно целое.

Адмиралтейство, снарядившее эту экспедицию, указывало в инструкции: «Из журналов прежних мореплавателей по Ледовитому морю видно, что в летнее время за множеством плавающего по оному морю льда невозможно производить описи на мореходной судне». Поэтому Анжу было предписано выполнять опись с суши, объезжая берег на собаках. Продолжавшаяся три года эта экспедиция прошла с описными работами около десяти тысяч километров на санях по зимнему пути и почти четыре тысячи километров на лошадях и лодках в летнее время.

П. Ф. Анжу.
(1797—1869).

Анжу прибыл в Усть-Янск в октябре 1820 года. В марте следующего года экспедиция перебросилась в дельту Лены, откуда вышла для описи острова Столбового. Морской лед между дельтой Лены и Столбовым был ровный, и собачьи нарты подвигались по нему без затруднений. Закончив съемку острова, Анжу направился на остров Котельный. Здесь экспедиция разделилась на два отряда: Анжу с доктором А. Е. Фигуриным занялся описью западного и северного побережья острова Котельного, а штурманский помощник И. А. Бережных — съемкой южного и восточного берега. С северного берега острова Котельного Анжу отправился по морскому льду на северо-запад, с целью открытия виденной Санниковым земли. Лед был чрезвычайно неровный, и путникам приходилось пешнями прорубаться через торосы. Пройдя около 44 миль, Анжу достиг в северной широте 76°36′ и восточной долготе 137°26′ окраины сибирского припая, к северу от которого находился тонкий лед, недавно образовавшийся на открытом пространстве воды («сибирской полынье»). Несмотря на ясный горизонт, никаких признаков земли не было видно. Анжу повернул обратно к острову Котельному, с которого затем перешел на Фаддеевский остров, где встретился с отрядом Бережных.

В это время почти все участники экспедиции сильно страдали от снежной слепоты. На Фаддеевском острове они принялись за изготовление очков, которые делали из валявшихся кругом оленьих рогов, употребляя вместо темных стекол черный флер. С северной оконечности Фаддеевского острова Анжу прошел около 9 миль на NNW, но, остановленный тонким льдом, вернулся обратно. Признаков земли на севере он и здесь не заметил. 30 апреля Анжу находился на мысе Высоком — северной оконечности острова Новая Сибирь. Здесь «к N видно было море и на нем плавающие льды, в антретном расстоянии 5 миль, почему и не предпринимались поездки с сего места для поисков земли». Через несколько дней Анжу все же отправился в море с мыса Рябого, но мог пройти на NNE только 14 миль. 8 мая экспедиция начала обратный путь к берегу и 20 мая прибыла в Усть-Янск.

Летом 1821 года Анжу произвел на лошадях опись сибирского берега от устья Яны до устья Индигирки, а весною 1822 года продолжал работы на Новосибирских островах. Описав совместно с штурманским помощником Бережных острова Большой и Малый Ляховские, Анжу 22 апреля достиг крайней северо-западной оконечности Фаддеевского острова, названной им мысом Бережных. Отсюда он увидел «на NW 20° синеву, совершенно подобную видимой отдаленной земле». Проехав в этом направлении около 12,5 мили, Анжу убедился, что принял за землю торосы, — ошибка, в которую нередко впадали полярные путешественники и которой, может быть, и следует объяснить все «виденые» Санниковым земли.

На обратном пути к Фаддеевскому острову Анжу открыл небольшой остров, названный по имени доктора экспедиции островом Фигурина. С этого острова Анжу еще раз вышел в море и, достигнув открытого моря — «сибирской полыньи», направился к остро-

[1] См. в главе о Восточносибирском море.

ву Котельному. После этого была закончена опись острова Фаддеевского и Новой Сибири. С последнего острова Анжу перешел к устью реки Крестовой на сибирском берегу и далее в Нижнеколымск, откуда затем вернулся в базу экспедиции в Усть-Янске.

Пока Анжу работал на Новосибирских островах, другой отряд его экспедиции, под начальством штурманского помощника П. И. Ильина, описал сибирский берег от устья Яны до устья Оленека. Около мыса Сексурдах Ильин нашел развалины строений Шалаурова, в которых последний провел зиму 1760/61 года. В устье Оленека Ильин обнаружил зимовье Прончищева: «У самого взморья лежат развалины шести деревянных домов. Подле две бани, несколько амбаров и других хозяйственных заведений. Далее к югу кладбище из нескольких братских ям, многие гробы наруже и открыты; другие хоть и были закладены камнями, но камни разворочены, кругом валяются кости и черепы».

А. Бунге.
(1851—1930).

Работы экспедиции Анжу продолжались и в следующем, 1823 году. Согласно инструкции сибирского генерал-губернатора Анжу предлагалось «оставить дальнейшие покушения к северной стороне островов Котельного и Фаддеевского (т. е. поиски «Земли Санникова». — *В. В.*); кончить опись Бельковского острова и пуститься от него к западу или северо-западу в море так далеко, как корму доставать будет, дабы осмотреть и сию часть моря».

Анжу с доктором Фигуриным вышли из Усть-Янска 22 февраля 1823 года. Описав острова Васильевский и Семеновский, Анжу продолжал путь на север и 22 марта достиг северной оконечности острова Бельковского. После съемки этого острова отряд перешел на остров Котельный, откуда вернулся в Усть-Янск 9 апреля.

Экспедиция Анжу дала первую достоверную карту Новосибирских островов. Эта карта основывалась на семи астрономических пунктах. Во многих местах было определено магнитное склонение и наклонение. Многочисленные поездки по морскому льду позволили выяснить область распространения неподвижного сибирского припая.

После работ Анжу наступает длительный перерыв в исследовании Новосибирских островов. Следующая экспедиция посетила этот архипелаг только в 1886 году. Она была организована Академией Наук и, в отличие от всех предыдущих, имевших главной целью только съемку береговой черты островов, преследовала задачу всестороннего изучения архипелага, являясь по существу первой широко поставленной научной экспедицией на Новосибирские острова. Общее руководство экспедицией было возложено на доктора А. Бунге, сотрудника станции Международного полярного года на Сагастыре в 1882—1884 годах. Помощником Бунге состоял геолог Э. Толль.

Весной 1886 года Бунге и Толль перешли по льду на остров Большой Ляховский, где экспедиция разделилась на два отряда. Бунге пошел на остров Котельный, затем вернулся с него на Большой Ляховский, где и провел лето и большую часть осени в Малом Зимовье (на южном берегу острова), построенном из плавника еще Ляховым. Толль, обследовав сперва Большой Ляховский остров, перебрался затем на остров Котельный. Здесь на юго-западном берегу острова, в Урассалах, он построил из плавника домик, служивший ему базой, из которой был предпринят ряд поездок. Толль обследовал Землю Бунге, Фаддеевский остров и западный берег острова Новая Сибирь; более подробно был исследован остров Котельный, который Толль в течение сорока шести дней объехал по береговой черте.

13 августа, находясь на северо-западном берегу острова Котельного, около устья реки Могур-урях, Толль занес в свой дневник следующее: «Горизонт совершенно ясный. Вскоре после того, как мы снялись

Стена ископаемого льда в береговом обрыве на Большом Ляховском острове восточнее Ванькина стана.
Из фото экспедиции Э. Толля, 1885/86 г.

с устья реки Могур-урях, мы в направлении на NE 14—18° [1] ясно увидели контуры четырех гор, которые на востоке соединялись с низменной землей. Таким образом, сообщение Санникова подтвердилось полностью. Мы вправе, следовательно, нанести в соответствующем месте на карту пунктирную линию и надписать над ней: Земля Санникова».

1 ноября Толль покинул остров Котельный и выехал в Казачье. 12 ноября снялся и Бунге из Малого Зимовья.

Экспедиция Бунге и Толля дала чрезвычайно богатый научный материал по природе Новосибирских островов, в частности по их геологическому строению. Небезинтересно отметить, что экспедиция наблюдала летом 1886 года исключительно неблагоприятные ледовые условия около Новосибирских островов. Пролив Санникова так и не вскрывался в этом году, а остров Большой Ляховский все время был окружен льдами, почти не обнаруживавшими движения. Летовавший на этом острове Бунге впервые увидел с горы открытую воду только 7 октября.

В 1893 году Толль снова побывал на Новосибирских островах. Весной этого года он прибыл в устье Яны в Казачье для розысков трупа мамонта, который был обнаружен около устья реки Санга-юрях, на берегу моря, приблизительно в 60 километрах от Святого Носа. К сожалению, здесь оказались только остатки кожи с шерстью и части конечностей мамонта, доставка которых в Петербург не стоила труда. В начале мая Толль вместе с гидрографом Шилейко и четырьмя рабочими перешел со Святого Носа на Большой Ляховский остров и далее на Котельный. Здесь по просьбе Нансена (на случай гибели «Фрама») Толль устроил два продовольственных склада — в стане Урассалах, в домике, построенном Толлем еще в 1886 году, и в стане Дурново; третье депо было, кроме того, устроено на Малом Ляховском острове промышленником М. Санниковым. В конце мая Толль вышел с острова Котельного на материк. Во время пребывания на Новосибирских островах Толль имел возможность весьма существенно дополнить свои геологические наблюдения 1886 года.

Летом Толль спустился вниз по дельте Лены и посетил устье Оленека, где для Нансена было оставлено двадцать шесть собак, которыми последний так и не воспользовался (о чем Нансен впоследствии не раз сожалел).

Из устья Оленека Толль отправился на вьючных и верховых оленях на запад, вдоль берега, который со времен Прончищева и Х. Лаптева не посещался ни одним европейским путешественником. 2 сентября Толль достиг Анабарской губы, Шилейко произвел съемку этой губы, а также реки Анабары на протяжении около 400 километров, до границы леса, после чего отправился в Хатангскую губу. Толль же съездил еще в Булун и 16 ноября вернулся в Хатангское, откуда вместе с Шилейко направился в Дудинку на Енисее.

Приблизительно тот же путь от устья Лены через Хатангу в Дудинку, который сделали Толль и Шилейко, совершил зимою 1898 года шведский путешественник Стадлинг, имевший целью поиски воздухоплавателя Андрэ, вылетевшего в 1897 году со Шпицбергена и пропавшего без вести.

Одним из спутников Толля в его экспедициях 1886 и 1893 годов был эвен Джергели, семь раз летовавший на Новосибирских островах и неоднократно «видевший» с них «Землю Санникова». Посетить эту землю было заветной мечтой Джергели. «Хочешь ли ты достигнуть этой далекой цели?» — спросил его однажды Толль в 1893 году. «Раз насту-

[1] Пеленг дан магнитный; истинное направление равно NE 29—33°.

пить ногой — и умереть!» — ответил Джергели. Столь же сильно, как у Джергели, желание посетить «Землю Санникова» было и у Толля, который был твердо убежден в ее существовании.

На основании внешней формы гор, усмотренных Тюллем в 1886 году к NNE от острова Котельного, он высказал даже предположение о геологическом строении «Земли Санникова», а именно — что она, подобно острову Беннетта, сложена из базальтов. Расстояние от острова Котельного до «Земли Санникова», которую Толль считал за часть не известного еще архипелага, он оценивал в 150—200 верст.

Э. В. Толль.
(1858—1902).

Вопрос о «Земле Санникова» Толль поставил перед Академией Наук, которая по его инициативе и организовала специальную экспедицию для отыскания этой земли. В задачи экспедиции, известной под названием Русской полярной экспедиции, входило также исследование Новосибирских островов. После обследования «Земли Санникова» экспедиция должна была выйти через Берингов пролив в Тихий океан. Кроме начальника — Э. Толля, в экспедиции в качестве научных работников участвовали лейтенанты Н. Н. Коломейцев (командир судна), Ф. А. Матисен, зоолог А. А. Бялыницкий-Бируля, астроном Ф. Зеберг и врач Г. Вальтер. Экспедиция была оборудована в научном отношении весьма полно, провианта было взято на три года.

На приобретенном в Норвегии полярном китобойном судне «Harald Harfager», переименованном в «Заря» (грузоподъемность 443 тонны, машина в 228 индикаторных сил), экспедиция 21 июня 1900 года покинула Петербург, 31 июля вышла из Александровска-на-Мурмане, где на борт было взято двадцать собак, доставленных сюда из Усть-Янска, и через Югорский Шар вошла в Карское море. С 13 по 18 августа «Заря» стояла у острова Диксона, а затем следовала вдоль берегов Сибири на северо-восток, имея ближайшей целью достижение Новосибирских островов. Однако уже вскоре после выхода с острова Диксона встретились значительные массы льда, сильно затруднявшие продвижение судна.

22 августа «Заря» была в районе шхер Минина; плавание в неглубоких и совершенно не исследованных проливах среди этих шхер оказалось не легким, и «Заря» два раза садилась на каменные банки. 23 августа судно было у входа в залив Миддендорфа, который Толль первоначально принял за Таймырский пролив. Здесь тяжелое состояние льдов задержало судно надолго, и только 16 сентября «Заре» удалось выбраться из «мышеловки», как Толль прозвал этот район. Продвинуться много дальше на восток, однако, не удалось. «Заря» прошла через пролив между островом Нансена[1] и материком, названный Толлем проливом Фрама. Дальше, в Таймырском проливе, лед оказался еще не взломанным.

26 сентября 1900 года «Заря» была вынуждена стать на зимовку в бухте Колин Арчера[2] (северная широта 76°08′, восточная долгота 95°04′).

Год плавания «Зари» в Карском море был в ледовом отношении менее благоприятным, чем год плавания «Веги». Во время перехода «Зари» до места зимовки ученый персонал экспедиции исследовал животную жизнь Карского моря и производил гидрологические наблюдения.

Во время ледового плена «Зари», продолжавшегося с 26 сентября 1900 года по 25 августа 1901 года, участники экспедиции вели деятельную научную работу. Еще в конце октября была предпринята санная экспедиция с целью устройства продовольственного депо на пути к мысу Челюскина, куда Толль собирался пройти весной на собаках. Несмотря на хорошее продовольственное снабжение экс-

[1] Этот остров был открыт экспедицией Нансена, название ему дал Толль.

[2] Эта бухта названа Нансеном по имени строителя «Фрама».

педиции (очевидно, все же недостаточно богатое витаминами, в то время еще не известными науке), среди команды наблюдались случаи заболевания цынгой, не принявшей, к счастью, тяжелой формы.

В феврале 1902 года «Зарю» покинули лейтенант Коломейцев и промышленник Расторгуев, которым Толль дал поручение доставить до ближайшего населенного пункта почту.

Впрочем, доставка почты была только предлогом для списания с судна Коломейцева, так как последний, занимая должность командира судна, вместе с тем претендовал на права начальника экспедиции. Кроме того, Коломейцев возбудил недовольство Толля своими попытками установить на «Заре» режим военной казармы, вплоть до телесного наказания команды. Коломейцев должен был дойти до устья реки Таймыры, отсюда на Хатангу и далее на Дудинку. Выйдя с места зимовки 3 февраля, Коломейцев безуспешно искал устье Таймыры и 21 февраля вернулся на судно.

Вторично Коломейцев вышел 5 марта, но, к крайнему неудовольствию Толля, через двадцать шесть дней снова вернулся на «Зарю», опять не найдя устья Таймыры. После этих неудач было решено отправить почту через Гольчиху (в Енисейском заливе). Проводив в этот путь Коломейцева, Толль

„Заря" на зимовке.

в своем дневнике спрашивает: «Неужели мне придется отправлять почту еще в четвертый раз?» Но на этот раз Коломейцев выполнил свое задание. Он прибыл в Гольчиху 27 мая, покрыв, таким образом, расстояние между этим становищем и «Зарей», равное приблизительно 800 километрам, в сорок суток.

До мыса Стерлегова Коломейцева провожал Бялыницкий-Бируля, через два месяца вернувшийся на «Зарю» с богатым научным материалом.

Успешные санные экскурсии были предприняты весной Матисеном. В первую экскурсию, состоявшуюся с 8 по 22 марта, он прошел по меридиану мыса Лаптева (на острове Таймыр) на север до 77° широты, зафиксировав на карте положение ряда островов из архипелага Норденшельда. Вторая экскурсия, предпринятая им с целью топографических работ, также дала хорошие результаты.

20 апреля «Зарю» покинули Толль с одним из участников экспедиции, поставив себе задачей обогнуть мыс Челюскина. 1 мая они достигли места, где осенью было устроено продовольственное депо. Найти его, однако, не удалось, потому что во время устройства склада не позаботились обозначить его место достаточно высоким знаком, весной же все оказалось покрытым глубоким слоем снега. В течение пяти дней исследователи с ожесточением раскапывали снег, но все их усилия не привели ни к чему.

Эта неудача заставила их отказаться от мысли дойти до мыса Челюскина, и вместо этого Толль решил сделать экскурсию в глубь тундры для геологических исследований. Посещенную местность Толль описывает как «безотрадную пустыню, наводящую ужас своей безжизненностью». 31 мая путники, потеряв пять собак, изголодавшиеся и истощенные, вернулись к месту зимовки. Летом Толль, совместно с Зебергом, предпринял еще одну большую экскурсию, продолжавшуюся больше месяца.

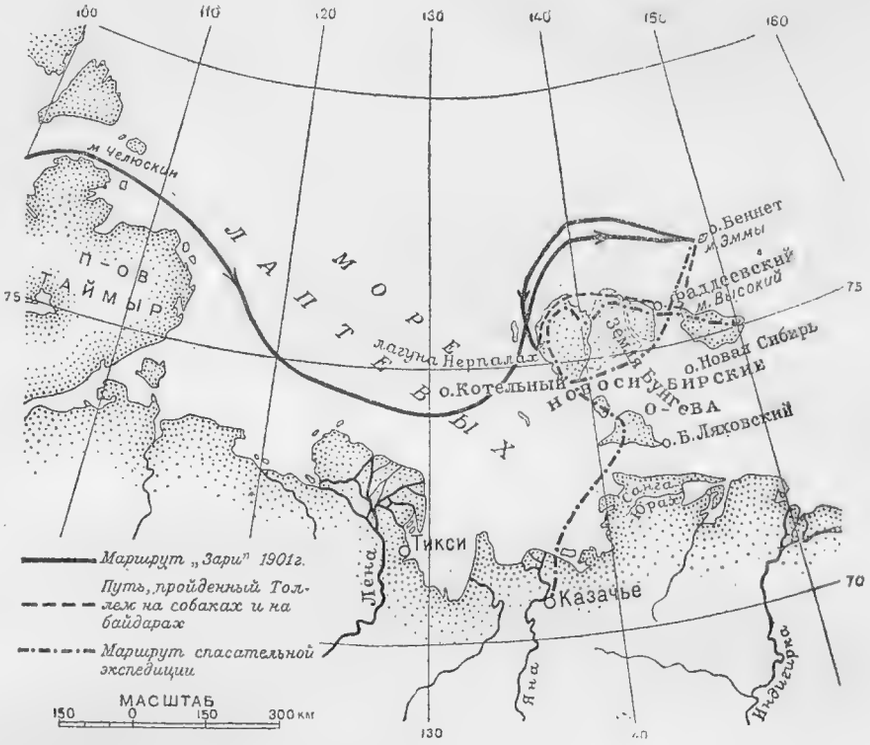
Только 25 августа 1901 года льды около «Зари» пришли в движение. Немедленно был поднят пар, но до 30 августа лед не позволил отойти от острова Нансена.

1 сентября, уже не встретив больше затруднений со стороны льдов, «Заря» была у мыса Челюскина. Здесь участники высадились на берег, где произвели различные наблюдения и сложили из камней большой гурий.

Дальнейший путь к Новосибирским островам был сделан почти по чистой воде. 10 сентября «Заря» находилась к северу от острова Котельного, приблизительно в широте 77°20′ N, около кромки тяжелых льдов.

Видимость была очень плохая, и при таких условиях поиски «Земли Санникова» не имели смысла.

Толль приказал итти к острову Беннетта, на котором он предполагал зазимовать, чтобы заняться вопросом о «Земле Санникова» уже в следующем году. 14 сентября открылся величественный мыс Эмма на острове Беннетта, но подойти к острову «Заря» из-за тяжелых льдов не могла. Оставив мысль устроить базу на острове Беннетта, Толль направился к острову Котельному, решив на пути туда еще раз сделать попытку проникнуть по возможности далеко на север от Новосибирских островов. На этот раз «Заре» удалось дойти до широты 77°32′ N (на меридиане 142°17′ E), где льды воспрепятствовали дальнейшему продвижению на север. Признаков земли и здесь не было видно — надо льдом всюду держался туман.



Плавание „Зари" (1901), маршруты Толля и спасательной экспедиции (1903).

16 сентября 1901 года судно вошло в Нерпичью губу (у западного берега острова Котельного), где в лагуне Нерпалах и осталось на вторую зимовку.

В Нерпичьей губе Толль был обрадован встречей с участниками вспомогательной экспедиции во главе с геологом К. А. Воллосовичем. Главной задачей этой экспедиции, перешедшей на Новосибирские острова весной из Усть-Янска, было устройство на этих островах ряда продовольственных складов на случай гибели «Зари». Отряд Воллосовича, состоявший из одиннадцати человек, в том числе политических ссыльных — студента О. Ф. Ционглинского и инженер-технолога М. И. Бруснева, провел на Новосибирских островах все лето 1901 года, имея свою базу недалеко от мыса Медвежьего. На острове Котельном Воллосович устроил для Толля семь продовольственных складов.

Во время разъездов по Новосибирским островам Воллосович произвел весьма ценные геологические исследования и, между прочим, совершил пересечение острова Котельного.

В середине ноября Нерпичью губу покинул Бруснев, который повез на материк почту.

В это время на «Заре» уже был установлен зимовочный режим, стационарные научные работы шли полным ходом. Начало 1902 года было омрачено смертью доктора Г. Вальтера. На его место весной из Якутска прибыл доктор В. Н. Катин-Ярцев, политический ссыльный.

В конце января 1902 года судно покинул Толль с целью принять на материке почту; вместе с ним отправился и Воллосович, закончивший свои работы на Новосибирских островах. Путь на материк Толль и Воллосович совершили по обычному маршруту промышленников через Малый и Большой Ляховские острова к Чайповарне у Святого Носа. Обратный путь Толль совершил по другому маршруту: с острова Малого Ляховского он перешел на остров Столбовой, откуда взял курс прямо на остров Котельный. 11 апреля он был снова на «Заре».

Весной участники экспедиции предприняли ряд экскурсий. Матисен сделал попытку пройти возможно дальше на север от острова Котельного, но мог пройти только 7 миль на NE от устья реки Решетникова, так как дальше простиралась открытая вода. Он посетил также стрелку Фаддеевского острова, остров Фигурина и Землю Бунге. Другая партия произвела съемку Бельковского острова, к югу от которого был открыт небольшой скалистый островок, названный островом Стрижева, в честь уча-

стника экспедиции каюра П. И. Стрижева. Топографические работы на Бельковском острове были дополнены летом Матисеном.

11 мая Нерпичью губу покинула партия зоолога А. А. Бялыницкого-Бирули в составе трех человек. Она имела целью провести лето на острове Новая Сибирь, откуда ее должна была снять «Заря».

5 июня 1902 года вышел на остров Беннетта Толль, его сопровождали астроном Ф. Зеберг и промышленники якут В. Горохов и эвенк Н. Протодьяконов. Толль предполагал исследовать остров Беннетта, посещенный до того только экспедицией Де Лонга, и, если возможно, произвести в окружающем районе рекогносцировку с целью открытия еще не известной земли. По плану и за этой партией должна была притти «Заря».

Вследствие крайне неблагоприятного состояния льдов летом 1902 года «Заря» могла выйти из Нерпичьей губы только в начале августа, однако ее сейчас же затерло льдом, в котором она беспомощно дрейфовала до 17 августа, когда ей удалось пробиться обратно в Нерпичью губу. После ремонта машины судно 21 августа снова вышло в море, но попытки обогнуть остров Котельный с севера, а также подойти к острову Новая Сибирь окончились безрезультатно. Не удалось приблизиться и к острову Беннетта.

1 сентября «Заря» встретила к юго-востоку от этого острова тяжелые льды. «Мы стояли, упершись носом в торосистый многолетний мощный лед, — пишет Матисен. — Все проходы между взломанными полями, границ которых не было видно, были плотно забиты обломками. Мы подошли к границе непроходимого пака. Надо было немедленно выбираться, или мы были бы неминуемо затерты. Стоять на месте у пака и ждать изменения ветра было немыслимо: мы не имели никаких данных на его перемену и располагали слишком коротким сроком для такой пассивной и томительной деятельности». После вторичной неудачной попытки подойти к острову Беннетта со стороны острова Котельного командир «Зари» Ф. Матисен, не надеясь на улучшение в состоянии льдов и имея весьма ограниченный запас угля, решил 5 сентября отказаться от снятия остававшихся на Новой Сибири и на острове Беннетта людей и пошел в бухту Тикси. Это решение стоило жизни Толлю и его спутникам.

„Заря" в бухте Тикси в 1912 г.
Снимок доктора Л. М. Старокадомского.

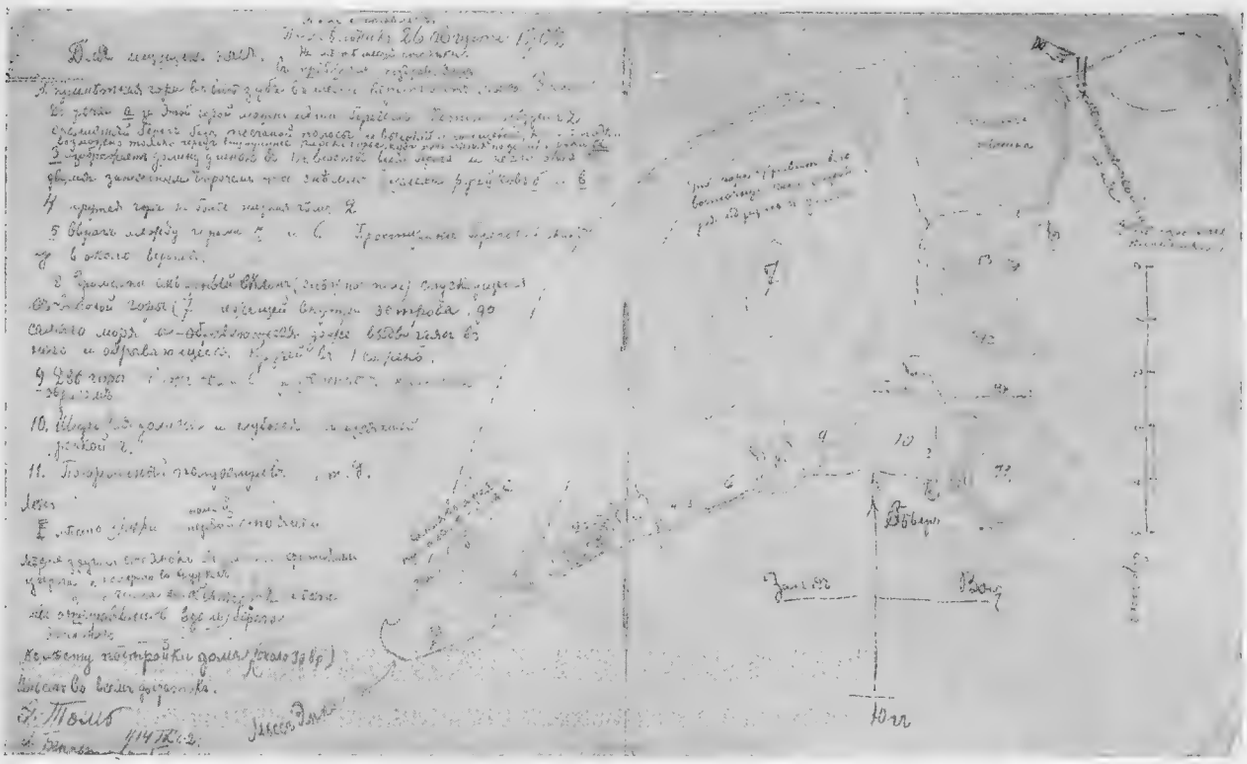
8 сентября «Заря» вошла в бухту Тикси, где навсегда закончила свое плавание. Брошенное экспедицией судно выкинуло на мель. Жалкие остатки «Зари» были видны в бухте Тикси еще в тридцатых годах.

После ухода «Зари» партии Толля и Бялыницкого-Бирули оказались предоставленными самим себе. Видя, что на приход судна надеяться нельзя, Бялыницкий-Бируля выстроил на западном берегу острова Новая Сибирь поварню, годную для зимовки. 21 ноября, когда лед в море окончательно смерзся и стал неподвижен, Бялыницкий-Бируля покинул Новую Сибирь и отправился на своих собаках в Казачье, куда и прибыл в середине декабря.

Во время своего пятимесячного пребывания на острове Новая Сибирь Бялыницкий-Бируля сделал чрезвычайно ценные наблюдения над природой острова, в особенности над птицами. Удачной охотой на оленей ему удалось прокормить всех своих собак.

Так как о Толле между тем не было никаких известий, то в 1903 году Академия Наук отправила на поиски его две партии, из которых одна руководилась М. И. Брусневым. Бруснев обследовал весной, летом и осенью северные берега островов Котельного и Фаддеевского и берега Новой Сибири, но безрезультатно. Другая партия, под начальством лейтенанта Колчака, в составе боцмана «Зари» Н. Бегичева, шести мезенских промышленников и жителей Усть-Янска, с большим трудом доставила весной 1903 года на остров Котельный (Михайлов стан, в 8 километрах к западу от мыса Медвежьего) тяжелый вельбот с «Зари». Хотя в распоряжении партии и имелись сто шестьдесят одна собака, но их сил было недостаточно, чтобы тащить поставленный на двух нартах вельбот, и в лямки пришлось впрячься людям.

После вскрытия моря партия на вельботе покинула Михайлов стан 31 июля и, пройдя через Благовещенский пролив, достигла 12 августа мыса Высокого на острове Новая Сибирь. Отсюда она 15—17 августа совершила по абсолютно свободному от льдов



Одна из записок Толля, найденная на острове Беннетта. Записка адресована спасательной партии. На ней изображен план острова, с объяснениями, указанием примерных точек и предполагаемого места постройки дома.

Текст записки гласит: „Лист составлен: понедельник 26 августа 1902. На месте шестой стоянки. Для ищущих нас. **С приездом поздравляем.**

1—приметная гора в виде зуба в шести верстах от мыса Эмма. До речки *а* за этой горой можно итти берегом. Потом следует *2*—скалистый берег без песчаной полосы и высокий; сообщение кроме лодки возможно только через внутреннее плоскогорье, куда подняться по долине реки *а*; *3*—изображает долину длиною в 1½ версты вдоль берега и неглубокая с двумя занесенными впрочем уже снегом руслами ручейков *б* и *в*. *4*—крутая гора, но более низкая, чем 2; *5*—овраг между горами *4* и *6*. Простирание береговой скалы у *6* около версты. *8*—громадный снежный склон (снежное поле), спускающееся с высокой горы *7*, лежащей внутри острова до самого моря, даже выдвигаясь в него, и обрывающееся кручей в 1 сажень. *9*—две горы, ниже, чем 6, разделенные крайним оврагом. *10*—широкая долина и глубокая с иссякшей речкой *г*, *11*—поворотный полуостров и т. д.

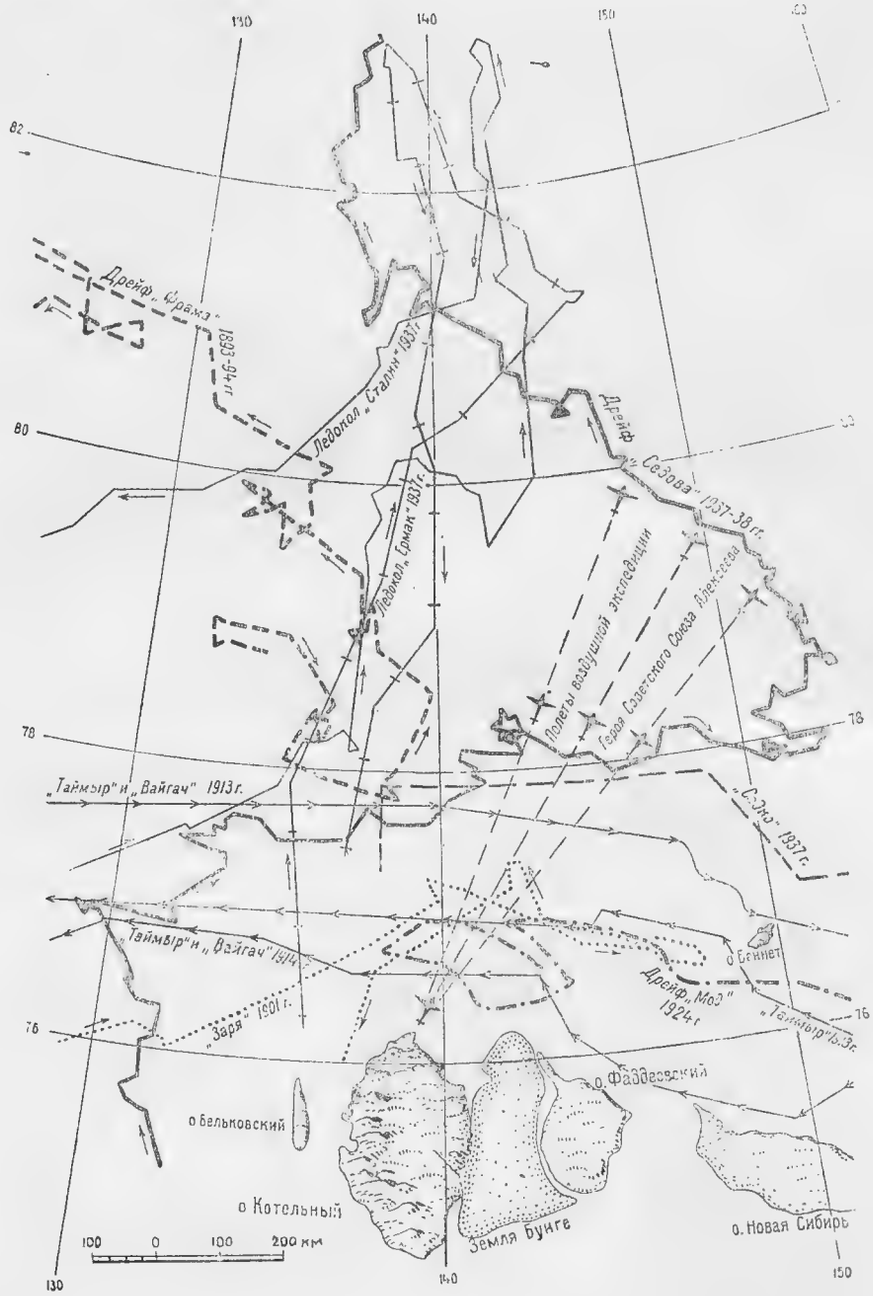
(Флажок) — место знака и нашей первой стоянки. Места других стоянок обозначены крестиками у берега с номерами в кружках. 1) 14 числа сентября месяца мы отправились вдоль западного берега к месту постройки дома (около 30 вр.). Имеем во всем достаток. Э. Толль. 1/14.IX—02. о. Беннетта".

морю переход к острову Беннетта. На острове были обнаружены выстроенная Толлем и его спутниками из плавника хижина, а также документы, не оставлявшие сомнений в том, что вся партия Толля погибла. Последняя оставленная Толлем на острове Беннетта записка гласила:

«Прошу представить настоящий документ Президенту Академии Наук в С.-Петербурге.

В сопровождении астронома Ф. Г. Зеберга и двух промышленников — тунгуса Николая Дьяконова и якута Василия Горохова — я отправился 23.V/5.VI из зимней гавани «Зари» (губы Нерпичьей о-ва Котельного). Мы шли по северным берегам островов Котельного и Фаддеевского к мысу Высокому острова Новой Сибири. 31.VI/13.VII взял курс на остров Беннетта. Лед был в довольно разрушенном состоянии. 12/25.VII в расстоянии 3 миль от мыса Высокого лед был окончательно разломан ветром. Приготовляясь к плаванию на байдарах, мы убили здесь последних собак. Отсюда нас понесло на льдине нашего лагеря в течение $4^1/_2$ суток 48 миль по курсу. Заметив затем удаление нашей льдины на 10 миль к югу, оставили ее 18/31 июля. Проплыв благополучно на двух байдарах оставшиеся 23 мили до острова Беннетта, 21.VII/3.VIII высадились у мыса Эмма.

По съемке астронома Зеберга, определившего сверх того здесь, как и по пути, магнитные элементы — всего в 10 пунктах, остров Беннетта не больше 200 квадратных верст. Остров Беннетта представляет плоскогорье не выше 1500 футов. По геологическому строению остров Беннетта является продолжением среднесибирского плоскогорья, сложенного и здесь из древнейших осадочных пород (кембрийских), прорезанных извержениями базальтов. Местами сохранились под потоками базальтов флецы бурого угля с остатками древесной растительности, именно хвойных. В долинах острова изредка лежат вымытые кости мамонтов и других четвертичных животных.



Пути кораблей и полеты самолетов в районе гипотетической „Земли Санникова".

Ныне живущим обитателем острова Беннетта, кроме белого медведя и временного гостя — моржа, оказался олень: стадо в тридцать голов водилось по скалистым пастбищам острова. Мы питались его мясом и шили себе необходимую для зимнего обратного пути обувь и одежду. Следующие птицы жили на этом острове: два вида гаг, один вид куликов, снигирь, пять видов чаек и между ними розовая. Пролетными птицами явились: орел, летевший с S на N, сокол — с N на S, и гуси, пролетавшие стаями с N на S. Вследствие туманов земли, откуда прилетели эти птицы, также не видно было, как и во время прошлой навигации Земли Санникова.

Мы оставим здесь следующие инструменты: круг Пистора с горизонтом, инклинатор Краузе, анемометр и фотографический аппарат «Нора» и мн. др.

Отправимся сегодня на юг. Провизии имеем на 14—20 дней. Все здоровы.

Э. Толль.

76°38′ φ, 149°42′ λ
Губа Павла Кёппена,
остров Беннетта $\frac{26.X}{8.XI}$ 1902 г.

Не подлежит сомнению, что во время рискованного перехода с острова Беннетта на Новосибирские острова, предпринятого в начале ноября, то есть в такое время, когда морской лед еще недостаточно крепок и обычно находится в сильном движении, Толль и его спутники погибли.

Кроме документов с острова Беннетта поисковой партией была вывезена составленная Зебергом карта этого острова, а также часть геологических коллекций Толля. Остальная часть коллекций, как мы уже видели выше, была вывезена экспедицией на «Таймыре» и «Вайгаче» в 1913 году.

В научном отношении экспедиция Толля на «Заре» оказалась весьма плодотворной. Результаты ее работ были изданы Академией Наук, причем опубликование их за недостаточностью средств чрезвычайно затянулось. Исключительной ценности метеорологические наблюдения этой экспедиции были изданы только в 1928 году.

Что касается вопроса о «Земле Санникова», то экспедиция Толля его не разрешила. Однако после плаваний «Фрама» (1893), «Зари» (1901), «Таймыра» и «Вайгача» (1913) стало маловероятным, чтобы в ука-

занном Толлем месте (примерно 77°30′ N и 142°20′ E) находилась земля. «Таймыр» и «Вайгач» прошли в 1913 году к югу от указанной точки в расстоянии около 20 миль. «Таймыр» имел при этом чистый горизонт, но все же признаков земли не было видно. Академик В. А. Обручев [1] полагал, что «Земля Санникова» находится между 78 и 80° N и между 140 и 150° E.

После экспедиции на «Садко» в 1937—1938 годах и полетов Героя Советского Союза А. Д. Алексеева к северу и северо-востоку от Новосибирских островов весной 1938 года можно считать установленным, что «Земли Санникова» не существует. В последнее время В. Н. Степанов выдвинул гипотезу, что к северу от Новосибирских островов некогда существовали острова, сложенные каменным льдом, которые впоследствии были размыты. Исследование грунтов подтверждает такое предположение.

Н. В. Пинегин.
(1883—1940).

К. А. Воллосовичу, начальнику вспомогательной партии экспедиции Толля, удалось побывать на Новосибирских островах еще раз в 1908 году, когда он был командирован для раскопок и доставки в Академию Наук остатков мамонта на реке Санга-юрях. Воспользовавшись этим обстоятельством, Воллосович перешел на Большой Ляховский остров, где дополнил свои геологические исследования 1901 года.

После первой мировой войны изучение Новосибирских островов было возобновлено в 1927 году Академией Наук СССР, организовавшей на Большом Ляховском острове научно-исследовательскую станцию. Устройство этой станции, явившееся крупным шагом вперед в деле изучения и освоения Новосибирских островов, было возложено на полярного исследователя Н. В. Пинегина. В 1927 году состоялась предварительная экспедиция на Новосибирские острова, осуществленная на шхуне «Полярная звезда» [2]. Благоприятное состояние льдов в том году позволило совершить рейс из бухты Тикси к острову Большому Ляховскому, на юго-восточной оконечности которого была намечена постройка станции.

В 1928 году ледовые условия в юго-восточной части моря Лаптевых были, наоборот, малоблагоприятными, и вместо предполагавшихся двух рейсов «Полярной звезды» из бухты Тикси удалось выполнить только один.

Вследствие этого часть строительных материалов оказалась недоставленной на остров. Тем не менее силами самих сотрудников Ляховская геофизическая станция была выстроена, и 2 ноября 1928 года с нее была отправлена первая радиограмма «всем, всем», извещавшая о начале работ. В течение первого года своего существования Ляховская станция работала по широкой программе, отнюдь не ограничиваясь одними геофизическими наблюдениями.

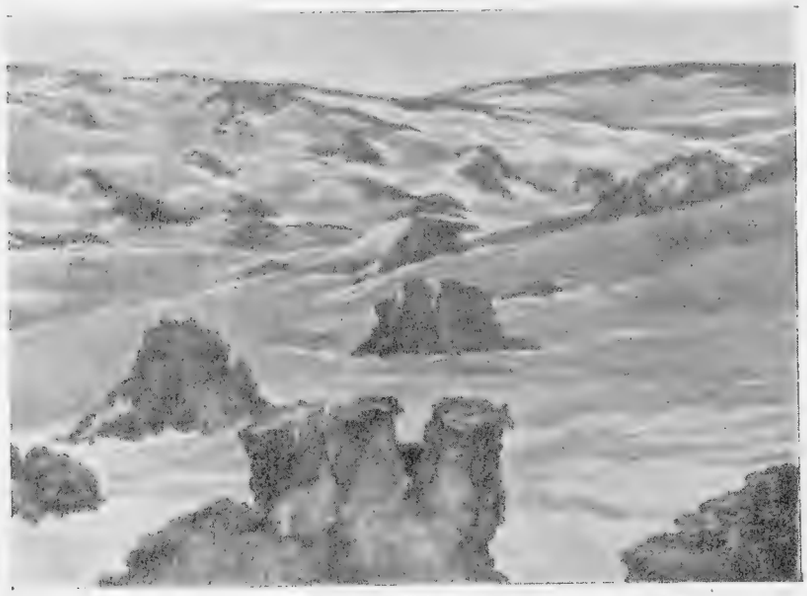
М. М. Ермолаев выполнил геологические и топографические работы на острове Большом Ляховском, а Н. В. Пинегин совершил весною 1929 года поездки в Казачье и на остров Котельный, позволившие ему собрать интересные материалы по промыслам и быту промышленников.

Предполагавшаяся летом 1929 года смена персонала станции с помощью «Полярной звезды» не состоялась, так как шхуна пришла в ветхость и была совсем непригодна для плавания.

Смена была произведена сухим путем полярной ночью 1929/30 года, в разгар жесточайших морозов. Тогда же на остров Большой Ляховский на собаках были доставлены добавочные продовольствие, горючее и науч-

[1] В. А. Обручев, Земля Санникова, «Природа», 1935, № 11.

[2] Эта шхуна раньше называлась «Polar Bear» и служила вспомогательным судном в канадской экспедиции Стефанссона в 1913—1918 годах. В 1920 году она совершила рейс в Колыму, где оставалась до 1926 года, когда была переброшена в бухту Тикси.



Байджарахи в покрытом снегом ледяном котле на южной оконечности острова Котельного.
Из фото экспедиции Толля, 1885 г.

ное и хозяйственное снаряжение. В последующие годы станция вследствие отсутствия плавучих средств продолжала снабжаться сухим путем, и только с 1933 года снабжение ее стало производиться нормальным и наиболее дешевым способом — морем из бухты Тикси.

Весной 1928 года Новосибирские острова посетил отряд Якутской экспедиции Академии Наук. Он вышел из своей базы в Казачьем на двух нартах и, пройдя вдоль берега до Чайповарни, взял оттуда курс на север.

Во время переходов по морскому льду через каждые 10—12 километров пробивалась лунка для глубоководных гидрологических наблюдений, впервые производившихся в районе Новосибирских островов зимой.

В начале апреля партия достигла южной оконечности острова Котельного, откуда тем же путем, через Ляховские острова, вернулась на материк [1].

Во время подготовки ко второму Международному полярному году (1932/33) Якутский гидро-метеорологический институт решил организовать полярную станцию на северном берегу острова Котельного. Летом 1932 года оборудование было завезено в бухту Тикси, а оттуда доставлено «Сибиряковым», совершавшим свой исторический рейс, на остров Большой Ляховский. Весной следующего года экспедиция в составе В. И. Соколова, метеоролога Н. П. Дудкина и четырех каюров на двух собачьих упряжках и караване оленей перебросила груз на пустынный северный берег Котельного (76° северной широты), где тогда не было даже промышленных станов. К осени полярники поставили рубленый дом, пристроили к нему юрту и баню. Недостаток продовольствия вынудил отправить всех каюров обратно на материк. Персонал станции, состоявший из двух человек, выполнил обширный план работ (промеры глубин к северу от острова, съемка береговой линии, сбор геологических и геоморфологических коллекций, гидро-метеорологические наблюдения). К апрелю 1934 года, когда запасы продовольствия иссякли, станцию пришлось законсервировать. Соколов и Дудкин с пришедшими за ними каюрами ушли на материк.

В 1935 году работа станции на Котельном возобновилась. Начальником станции вновь был назначен В. И. Соколов, а метеорологом Н. П. Дудкин. Сборный дом для станции доставила на место шхуна «Темп». К 7 ноября, восемнадцатилетию Великой Октябрьской революции, стройка двух новых домов и установка радиостанции были закончены.

Коллектив станции провел на острове разносторонние исследования. Геодезист В. И. Авгевич и его ближайший помощник каюр Горохов за два года осуществили инструментальную съемку береговой полосы островов Котельного и Бельковского. Во время маршрутных работ в 25 километрах от станции была обнаружена отлично защищенная бухта, названная бухтой Темп. В 1938 году в ней отстаивался пароход «Моссовет». Обширная лагуна, лежащая у станции, была подготовлена как база для посадки летающих лодок.

Персонал станции во главе с В. И. Соколовым провел на острове без смены три года. В апреле 1938 года во время полетов воздушной экспедиции А. Д. Алексеева к «Садко», «Седову» и «Малыгину», дрейфовавшим на севере от Котельного, станция служила промежуточной базой. Самолеты, вывозившие людей с дрейфующих судов, высаживали их вна-

[1] Экспедиция выполнила также важные работы по описи нижнего течения реки Яны и ее дельты и определению расходов воды в этой реке и обследованию ее бара.

Подходы к устью Яны с запада были более подробно исследованы только в 1940 году гидрографической экспедицией на судне «Ост».

чале на Котельном, а затем перебрасывали в Тикси. В эти дни население станции достигло вначале 110, а затем 147 человек. Однако зимовщики Котельного подготовились к приему и обслуживанию такой массы людей. В крошечной самодельной печи они заранее выпекли более 700 килограммов хлеба. Для жилья была приспособлена большая брезентовая палатка, в которой соорудили нары из плавника, поставили железную печь. Даже баня, и та была подготовлена к прилету гостей.

Новая смена в сентябре 1938 года также была доставлена «Темпом».

Любопытное открытие совершило работавшее в 1936 году в южной части моря Лаптевых гидрографическое судно «Хронометр». Одной из задач его была детальная съемка острова Васильевского, не посещавшегося с 1912 года. Однако, несмотря на самые тщательные поиски, обнаружить этот остров «Хронометр» не смог — остров исчез, а на его месте оказалась банка глубиной около 2,5 метра. Исчезновение Васильевского острова, который был сложен из песчано-глинистой породы и ископаемого льда, объясняется разрушающим действием моря, в особенности тепла морской воды. Недалеко расположенному острову Семеновскому грозит, повидимому, такая же участь. В 1923 году длина этого острова, по определению Анжу, составляла 8 миль, в 1912 году (по данным «Вайгача») — 2,5 мили, а в 1936 году — 1,1 мили. В среднем уменьшение длины Семеновского острова за время с 1823 по 1936 год составляло, таким образом, 113 метров в год.

В дореволюционное время экспедициями посещался главным образом берег моря Лаптевых, лежащий к востоку от дельты Лены, а также Новосибирские острова, тогда как западной части моря Лаптевых уделялось гораздо меньше внимания.

В самой дельте Лены первые научные исследования после Великой северной экспедиции (1735—1740) были выполнены зоологом Академии Наук М. И. Адамсом в 1806—1807 годах, главной задачей которого были раскопки трупа мамонта. Весьма существенная работа по описи дельты Лены и изучению ее физико-географических особенностей была выполнена в 1882—1884 годах русской станцией Международного полярного года на острове Сагастырь (северная часть дельты). Составленная начальником этой станции Ю. Д. Юргенсом, в сотрудничестве с доктором А. А. Бунге и А. Г. Эйгнером, карта дельты Лены являлась лучшей в досоветское время. Некоторые дополнения в картографию этого района были внесены в 1912 году гидрографом А. И. Нееловым, работавшим на Быковском полуострове.

В 1919 году в устье Лены была отправлена рекогносцировочная экспедиция под начальством Ф. А. Матисена, бывшего командира «Зари». В следующем году под его же руководством в дельте Лены работала экспедиция, имевшая целью гидрографическое обследование Быковской протоки как основного пути, связующего Лену с морем, и бухты Тикси, намечавшейся как место перегрузки с морских судов на речные. Целью всех этих работ являлась подготовка практической эксплоатации восточного участка Северного морского пути для завоза по нему грузов в Якутию. Гидрографическими работами экспедиции 1920 года руководил Н. И. Евгенов.

В 1921 году работы в дельте Лены продолжались. За смертью Матисена ими руководил Н. И. Евгенов. Были обследованы важнейшие протоки дельты, и, кроме того, экспедиционный речной пароход «Сынок» посетил устье реки Оленек. Это был первый пароход, вошедший в эту реку с моря. Главным результатом работ экспедиции 1920—1921 годов явился атлас дельты Лены с бухтой Тикси, а также атлас самой реки ниже Якутска.

В 1931 году в дельте Лены работала

Постоялый двор на реке Лене в 10 километрах от деревни Тоян-Ары в Кангаласском районе.

экспедиция Арктического института под начальством В. И. Соколова, выполнившая здесь геоморфологические, геологические и топографические работы.

Приход в 1932 году в бухту Тикси «Сибирякова» и сквозное плавание этого корабля Северным морским путем в одну навигацию поставил на очередь дня, в числе других проблем, интенсивные работы по исследованию и освоению устьевого участка реки Лены, представляющего собою как бы ворота огромной Якутской республики — ее выход в Атлантический и Тихий океаны. В 1933—1934 годах в низовьях Лены работала Лено-Хатангская комплексная экспедиция Главсевморпути, одной из главных задач которой являлся выбор места для постройки Усть-Ленского порта. В результате изысканий этой экспедиции было окончательно решено остановиться на бухте Тикси, где в 1934 году и начались портостроительные работы.

В настоящее время порт Тикси оборудован причалами и механизацией, позволяющей вести значительные по объему погрузо-разгрузочные работы.

Побережье, лежащее к западу от Лены, в частности устье Оленека, в 1875 году посетил геолог А. Л. Чекановский, обследовавший район этой реки, а также водораздел между Оленеком и Леной.

В устье Оленека Чекановский обнаружил могилу лейтенанта В. Прончищева и его жены. Позже остатки этой могилы были посещены упомянутой выше экспедицией в устье Лены в 1921 году.

Мы уже отмечали, что экспедиция Э. Толля в 1893 году совершила маршрут от дельты Лены до Хатангской губы. Наиболее богатые научные материалы по примыкающему к крайней юго-западной части моря Лаптевых району дала в дореволюционное время экспедиция геолога И. П. Толмачева в 1905 году. Она произвела съемку рек Хатанги и Анабары по всему их течению, а также засняла морской берег между Хатангской и Анабарской губами. И. П. Толмачевым были произведены обстоятельные геологические исследования Хатангского района, причем, между прочим, во многих местах были обнаружены выходы каменного угля. Он посетил также «знаменитую» (по его словам) соляную сопку на полуострове Юрунг-Тумус (бухта Нордвик).

В 1908 году остров Бегичева [1] и — впервые после Норденшельда — остров Преображения посетил с промысловой целью Н. А. Бегичев, участник экспедиции на «Заре». С обоих островов он доставил в Академию Наук образцы горных пород, а на острове своего имени открыл каменный уголь и признаки жидкой нефти. На юго-восточном берегу острова Бегичев обнаружил развалины какой-то древней избы нетуземной кладки. В избе, вероятно, сложенной в старину русскими промышленниками, оказались пять топоров наподобие алебард и шахматные фигуры, сделанные из мамонтовой кости. Остров Бегичева Н. А. Бегичев обошел кругом и затем летовал на нем, занимаясь промыслами.

В 1910 году Бегичев снова посетил «свой» остров, причем построил на юго-восточном берегу избу, в которой остались на зиму два его спутника — промышленники Н. Н. Семенов и Е. А. Гаркин. Весной 1911 года Бегичев навестил зимовщиков, которые за год имели хороший промысел. Сам Бегичев покинул остров в январе 1912 года, а Семенов и Гаркин остались на вторую зимовку. Летом 1912 года зимовщики не смогли добраться на лодке до мыса Нордвик (куда для них было доставлено продовольствие), так как пролив между этим мысом и островом Бегичева был забит льдами. Не удалось им переехать на

Гаркин делает последнюю запись в своем дневнике.
Рисунок Е. Протопопова.

[1] Раньше этот остров назывался «Сизой».

Нордвик и в начале зимы: льды в проливе все время находились в движении. Промысел оказался неудачным, небольшие запасы продовольствия быстро иссякли, наступил голод. В марте 1913 года, когда Бегичев опять прибыл на «свой» остров, он уже не застал их в живых. «Я зашел в избу, — пишет Н. Бегичев в своем путевом дневнике, — и наткнулся на койку, где лежало что-то твердое. Я вышел, принес свечу, открыл одеяло, и там лежал мертвый Гаркин. Я завернул его в одеяло и похоронил в погребе». Через три дня Бегичев нашел труп другого промышленника, занесенный снегом. «Я его откопал и привез к избушке, — пишет Бегичев, — где и похоронил. Отсалютовал выстрелами из винтовки своим погибшим товарищам и вернулся, распростившись, наверно, навсегда с островом» [1].

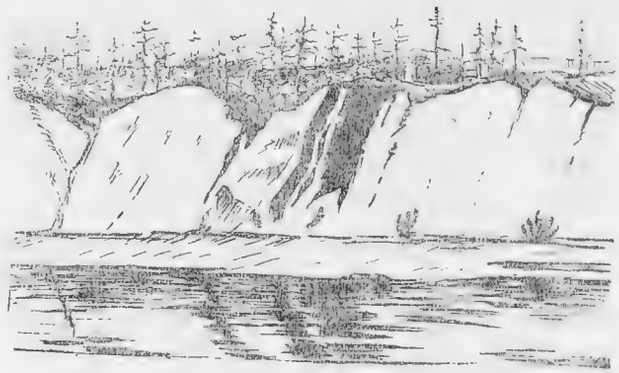
Действительно, в Хатангский район Бегичев больше не ездил. Он умер в 1927 году на реке Пясине, когда возглавлял промысловую экспедицию. Топографическая съемка острова Бегичева с определением астрономических пунктов была выполнена в 1934—1935 годах.

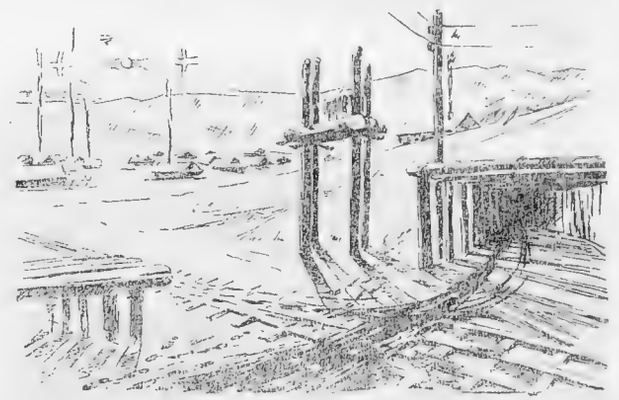
В советское время в районе Хатангского и Нордвикского заливов работал ряд исследовательских геологических экспедиций, организовавших поиски полезных ископаемых и в первую очередь нефти. О нефтеносности Нордвикского района было известно, впрочем, давно: об этом еще в 1815 году доносил Александру I якутский мещанин Бельков. Позже И. П. Толмачевым было высказано предположение, что соляной купол Юрунг-Тумуса связан с месторождением нефти. В 1933 году была снаряжена экспедиция геолога Т. К. Емельянцева, которой действительно удалось обнаружить на полуострове Юрунг-Тумус жидкую нефть. В 1934 году в бухту Нордвик была отправлена разведочно-буровая нефтяная экспедиция, научной частью которой руководил Л. П. Смирнов. Однако продолжавшиеся в последующие годы буровые работы не выявили промышленного значения нордвикской нефти.

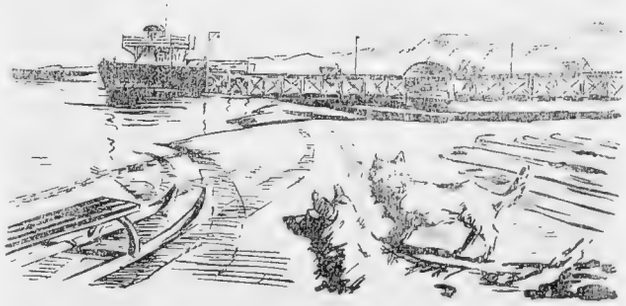
В Хатангском районе разрабатываются залежи каменной соли. Кроме уже давно известной соляной сопки на Юрунг-Тумусе, Т. К. Емельянцев обнаружил соляные купола на острове Бегичева, на полуострове Пакса (бухта Нордвик) и в устье Анабары. В 1936 году были вывезены на Дальний Восток первые сотни тонн нордвикской соли.

Нордвикская соль идет для снабжения рыбных промыслов Дальнего Востока, пользовавшихся до войны солью, привозимой из портов Черного моря.

[1] Дневник Е. А. Гаркина, доставленный Бегичевым, хранится в Красноярском музее. Выдержки из него опубликованы мною в журнале «Советская Арктика» (№ 4 за 1940 год, стр. 83—91).







Угли Якутии. Сверху вниз:

1. Выход угольного пласта на реке Лунхубуй.
2. Устье шахты на Сангарском месторождении.
3. Погрузка угля на реке.

Зарисовки художника И. Рубан, 1944 г.

Гидрографическое изучение бухты Нордвик было начато в 1933 году гидрографом С. Д. Лаппо на небольшой шхуне «Пионер», пришедшей сюда из бухты Тикси, и продолжались в следующие годы на шхуне «Харитон Лаптев», также приписанной к порту Тикси. Весной 1935 года шхуна «Харитон Лаптев», зимовавшая в устье Хатанги, была во время ледохода выжата на берег.

В 1935—1936 годах экспедиция Арктического института изучала гидрологический режим нижнего течения реки Анабары.

Современная Хатанга. Сверху вниз:
1. Огромная нельма, выловленная в Хатанге весной 1938 года.
2. Зубоврачебный и ветеринарный чум Хатангской культбазы.
3. Открытие первого пионерского лагеря в Хатангской тундре 8 июля 1938 г.

Более полно обширный район, прилежащий к Нордвику, был обследован в гидрографическом отношении в самые последние годы.

В 1938—1940 годах комплексные гидрографические работы произведены в Оленекском заливе (отряд П. А. Гущина), в Анабарской губе (отряд Ф. Ф. Баранова). В период с 1939 по 1942 год В. П. Шевлягиным и И. М. Калиткиным производились гидрографические работы на реке Хатанге от ее устья до села Хатангского.

Острова «Комсомольской правды» и прилегающая часть Таймырского полуострова были исследованы в 1933—1934 годах во время зимовки судов первой ленской экспедиции. Эта зимовка представляет особый интерес в истории исследования и освоения Советской Арктики благодаря впервые примененным здесь вездеходам. Главный маршрут на вездеходах был выполнен весной 1934 года. В нем участвовали две машины.

Партия покинула базу на островах «Комсомольской правды» 20 марта и взяла курс по морскому льду на фиорд Терезы Клавенес, вершина которого была достигнута 25 марта. Здесь вездеходы поднялись на сушу, пересекли Таймырский полуостров и 31 марта вышли к заливу Дика, где у мыса Могильного партия раскинула лагерь. У этого мыса были найдены могилы двух участников экспедиции на «Таймыре» и «Вайгаче» 1914—1915 годов, железный гидрографический знак и склад продовольствия, устроенный той же экспедицией. Обнаруженные здесь мясные консервы оказались в хорошем состоянии, несмотря на то, что были изготовлены в 1911 году.

От мыса Могильного вездеходы прошли по морскому льду вдоль берега к мысу Челюскина, и 10 апреля они были снова на островах «Комсомольской правды».

Работа вездеходов на этом маршруте протяжением около 500 километров оправдала себя полностью и показала, что этот вид транспорта несомненно получит широкое применение в Арктике и будет способствовать ее освоению. Уже в следующем году после первого опыта вездеходы стали применяться в работе исследовательских партий в бухте Нордвик и на Чукотском полуострове, а затем в других районах Советской Арктики.

В 1938—1939 годах острова «Комсомольской правды» были более обстоятельно исследованы в гидрографическом отношении экспедицией под начальством С. Воробьева.

В 1938 году ледовое патрульное судно «Мурманец» обследовало район островов Петра и впервые прошло проливами между этими островами. В южной части островов Петра был открыт и заснят глазомерно остров, ранее не показанный на картах. Однако то, что группа островов Петра состоит из трех островов (а не из двух, как показывалось на официальных морских картах последнего времени), было известно уже

Харитону Лаптеву (1739), отметившему в своих записках: «Острова Св. Петра, лежат их 3» [1].

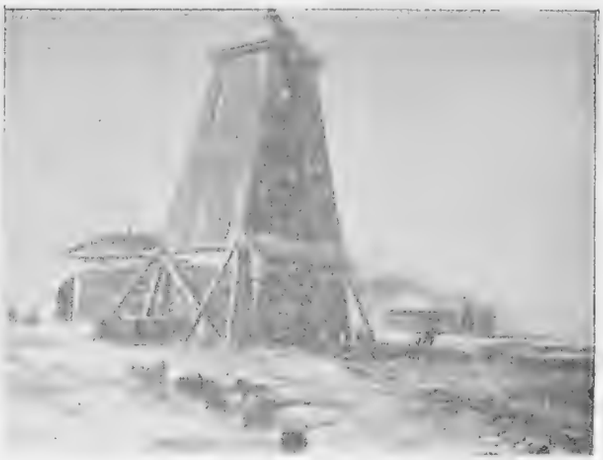
Обстоятельное изучение восточного побережья Таймырского полуострова в гидрографическом отношении было продолжено Восточно-Таймырской экспедицией под начальством А. И. Косого в 1940—1941 годах. Эта экспедиция состояла из двух отрядов: один базировался на судне «Норд», зимовавшем у западного берега залива Фаддея, а другой — на базе, расположенной на материке против острова Андрея.

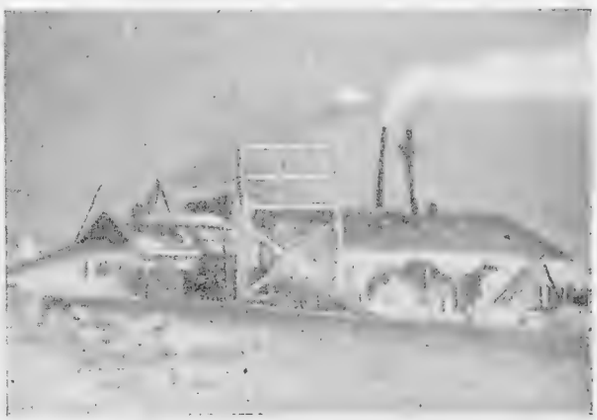
Работа этой экспедиции велась в течение почти двух лет и в период осенней и весенней распутицы, и зимой, в полярную ночь. Успешно работали в экспедиции вездеходы. В частности на одном из них полярной ночью в ноябре 1940 года был совершен дальний поход. Поход начался, когда луна еще не взошла и темноту прорезал только свет от фар. Несмотря на поземок и плохую видимость, водителю удалось хорошо ориентироваться, хотя многочисленные глубокие лощины — русла весенних потоков, занесенные снегом, — представляли собой своеобразные «ловушки» для машины. На месте стоянок устанавливались снеговые гурии с опознавательным знаком или флагом для ориентировки на обратном пути. Часть пути вездеход прошел по береговому припайному льду.

Сотрудниками Восточно-Таймырской экспедиции в 1940 году на северном островке в группе островов Фаддея (ранее никем не посещавшемся) и в заливе Симса были обнаружены остатки торгово-промысловой экспедиции русских полярных мореходов XVII века, о которых мы рассказывали выше. В 1945 году места находок древних реликвий посетила специальная историко-археологическая экспедиция Арктического института под руководством А. П. Окладникова. За время полевых работ с июля по сентябрь эта экспедиция произвела раскопки памятников, обнаруженных в 1940/41 году.

Работы Восточно-Таймырской экспедиции охватили побережье от мыса Челюскина до бухты Прончищева, включая все острова, расположенные вблизи материка. Было проверено положение 10-метровой изобаты, уточнено местоположение ряда банок, отмеченных на старых картах буквами «П. С.» (положение сомнительно).

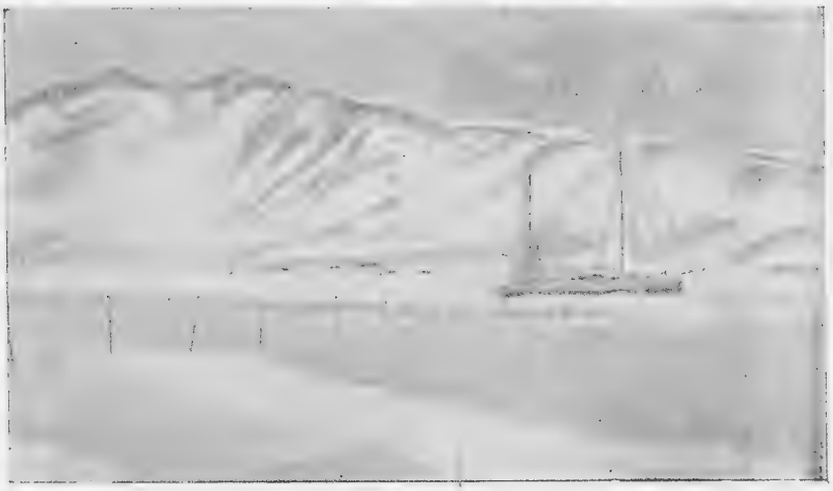
В последующие годы детальное исследование восточного побережья Таймырского полуострова продолжала гидрографическая экспедиция под начальством П. Я. Михаленко, обследовавшая побережье от бухты Прончищевой на юг до мыса Астрономического. Одновремен-





Современный Нордвик. Сверху вниз:
1. Разведочная вышка в тундре.
2. Первая электростанция, освещавшая в 1940 г. палаточный город.
3. Первая соляная шахта.

[1] Записки Гидрографического департамента, ч. IX, 1859, стр. 16. На приложенной карте группа островов Петра показана состоящей из трех островов. Можно отметить, что гидрографическая экспедиция на «Таймыре» и «Вайгаче» (1913—1914), а также экспедиция на «Мод» (1919) не заметили третьего острова в группе островов Петра (Г. Свердруп, Плавание на судне «Мод», Материалы Комиссии по изучению Якутской АССР, вып. 30, 1930, стр. 349—351).



Шхуны в Тикси на зимовке.
С картины художника Н. Д. Травина.

но гидрографическая экспедиция под начальством О. А. Козловича работала в заливах Терезы Клавенес и Симса и обследовала пролив, отделяющий острова «Комсомольской правды» от материка. Судно этой экспедиции «Якутия» зимовало у западного берега залива Фаддея. В 1940—1941 годах гидрографическая экспедиция под начальством В. А. Оглоблина произвела комплексные гидрографические работы на острове Малый Таймыр и на острове Старокадомского.

Научно-исследовательские работы на акватории моря Лаптевых, особенно в его северной части, также развернулись лишь в последнее десятилетие, в период планомерного освоения Северного морского пути.

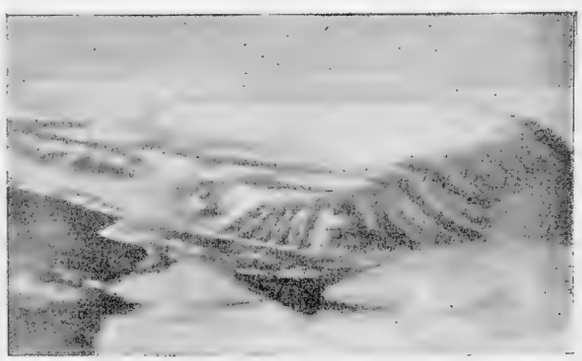
Большой шаг вперед в деле исследования моря Лаптевых и района островов Де Лонга был сделан экспедициями на «Седове» и «Садко» в 1937 году. Научной частью экспедиции на «Садко», так называемой третьей высокоширотной экспедицией, руководил В. Ю. Визе. В задачи экспедиции входило, помимо исследования северной части моря Лаптевых, выяснение вопроса о существовании «Земли Санникова» и устройство метеорологической радиостанции на одном из островов Де Лонга.

«Садко», под командованием капитана Н. И. Хромцова, вышел из Архангельска 26 июля 1937 года и 14 августа миновал мыс Челюскина. В 150 милях к востоку от островов «Комсомольской правды» глубина моря стала резко увеличиваться и достигла 800 метров. Это указывало на близость континентальной ступени (скат материковой отмели к большим океанским глубинам). Чтобы определить положение континентальной ступени, то-есть границы затопленной части материка, курс был взят на север. Глубины стали увеличиваться еще более резко, и в широте 8°31′ N и долготе 118°19′ E измерение глубины моря дало 2386 метров. Таким образом, «Садко» вышел в глубоководный Полярный бассейн, определив естественную северную границу моря Лаптевых. До этого за северную границу этого моря условно принималась линия, идущая от мыса Молотова на Северной Земле к северной оконечности острова Котельного. Выполнив на больших глубинах несколько океанографических станций, «Садко» пошел на юг и затем по 76-й параллели пересек море Лаптевых с запада на восток.

К северу от Новосибирских островов «Садко» проследовал вдоль кромки льдов до широты 77°58′ (на меридиане 143°E) и затем направился к острову Генриетты. Хотя во время плавания «Садко» к северу от Новосибирских островов почти все время стоял густой туман, тем не менее сейчас можно утверждать, что между Новосибирскими островами и 78-й параллелью «Земли Санникова» не существует.

24 августа «Садко» прошел то место, где пятьдесят шесть лет назад была раздавлена льдами и затонула «Жаннетта». «Садко» салютовал памяти героического корабля флагом, протяжным гудком и ружейными залпами. Здесь же было выброшено несколько буев, которые, возможно, повторят путь предметов с «Жаннетты», то-есть будут принесены к берегам Гренландии.

На следующий день, 25 августа, «Садко» подошел к острову Генриетты, на северном берегу которого был поднят советский флаг. Здесь приступили к постройке станции. В течение двенадцати дней, пока производи-



Остров Генриетты с воздуха.
Снято с самолета штурманом Абросимовым.

лись выгрузочные и строительные работы, остров был подробно исследован. Выполненные астрономом экспедиции И. Д. Жонголовичем астрономические наблюдения показали, что остров Генриетты лежит на 15 миль западнее того места, где его поместил на карту Де Лонг. Уточненные координаты острова Генриетты оказались следующими: 77°7′5″ северной широты и 156°37′ восточной долготы. Длина острова равна 4 километрам, ширина — 3,5. Остров сложен из песчаников, прорывающихся изверженными породами. К морю он почти всюду обрывается крутыми, недоступными скалами. Центральная часть острова занята ледниковым куполом, возвышающимся над уровнем моря на 318 метров. В настоящее время этот ледник находится в стадии отступания, что согласуется с общим потеплением Арктики.

5 сентября постройка станции на острове Генриетты была закончена. Эта станция интересна тем, что она является ближайшей к «полюсу относительной недоступности»[1].

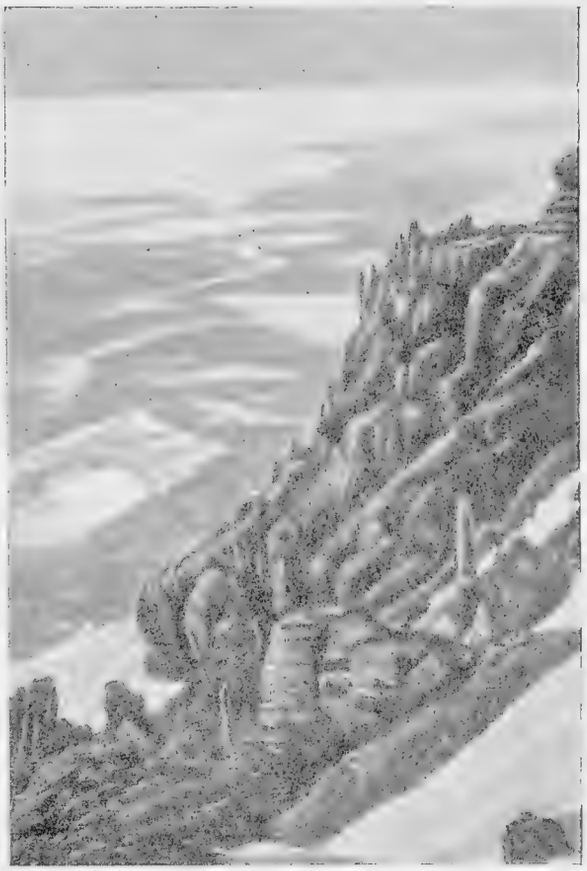
Оставив на зимовку семь человек во главе с Л. Ф. Мухановым, «Садко» последовал к острову Жаннетты, который экспедиция Де Лонга видела только издали. 6 сентября на остров Жаннетты была сделана высадка, и на острове, на который до того еще не ступала нога человека, был поднят советский флаг. Высадка оказалась не легкой, так как берег всюду образован отвесными скалами. Остров Жаннетты несколько меньше острова Генриетты; как и на последнем, в центральной части острова имеется ледниковый купол. На одной из скал находится большой базар чаек (моевок).

По плану «Садко» должен был обследовать район к северо-востоку от острова Генриетты, где не исключено существование еще не известных островов. Однако вследствие недостатка угля от похода на северо-восток пришлось отказаться, и «Садко» направился к острову Жохова, посещенному человеком только один раз — в 1914 году.

Остров Жохова в момент подхода к нему «Садко» (7 сентября) со всех сторон омывался чистой водой. Этот остров, представляющий собой молодой лавовый поток, совершенно лишен ледников. На острове были сделаны интересные находки: бивень мамонта и берцовая кость овцебыка. На южном берегу острова был обнаружен гурий, поставленный здесь «Таймыром» в 1914 году.

В дальнейшем «Садко» посетил остров Беннетта, где участники экспедиции высаживались в бухте Павла Кеппена. Здесь были обнаружены остатки летовки Толля в

[1] По Стефанссону 83°50′ N, 160° W.

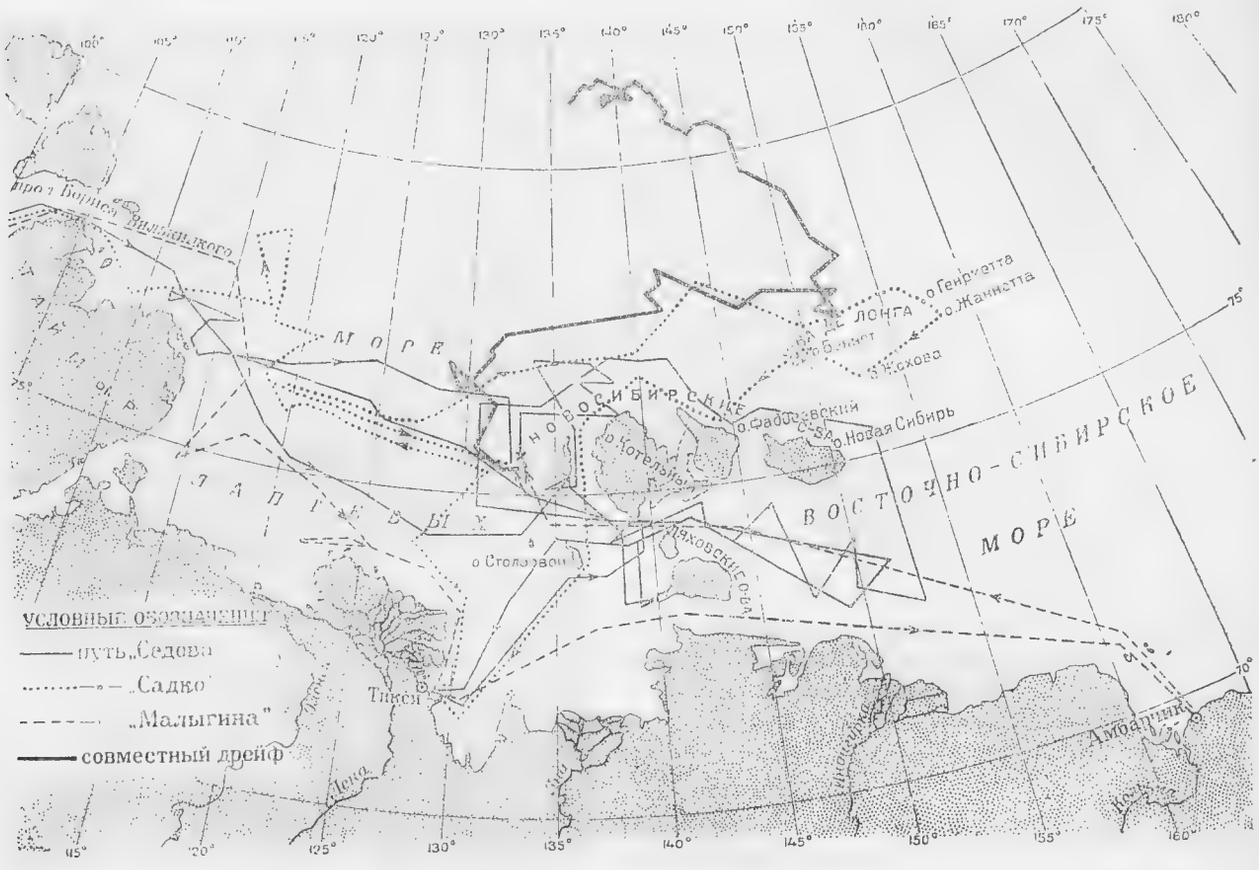


Южный берег острова Генриетты. На снимке видны следы процессов выветривания и разрушения берегов.

1902 году: развалины сложенной из плавника хижины, парусиновая сумка, кожаная рукавица, напильник, магниты для инклинатора и другие предметы. Тут же лежала доска, на которой астроном толлевской экспедиции Зеберг вырезал свою фамилию.

После того как остров Беннетта был заснят морской описью, «Садко» пошел к мысу Благовещенскому острова Фаддеевского. Здесь было добыто несколько глыб каменного льда, которые были сейчас же исследованы на борту судна.

Незадолго до посещения острова Фаддеевского «Садко» получил распоряжение оказать помощь в проводке грузовых пароходов, находившихся вместе с ледоколом «Ленин» в северо-западной части моря Лаптевых. С этой целью «Садко» прошел сперва в бухту Тикси для бункеровки. 20 сентября здесь были приняты сигналы бедствия с гидрографического судна «Хронометр», выброшенного штормом на косу у мыса Борхая. «Садко» немедленно вышел на помощь, снял с аварийного судна всех людей и доставил их в бухту Тикси. 28 сентября из бухты Тикси во Владивосток вышел пароход «Беломор-



Плавание ледокольных пароходов „Седов", „Садко" и „Малыгин" в море Лаптевых в навигацию 1937 г.

канал», на который пересела часть участников высокоширотной экспедиции [1].

В тот же день «Садко», пополнив свои почти истощившиеся запасы топлива 150 тоннами угля, вышел из Тикси для оказания помощи каравану ледокола «Ленин», находившемуся в тяжелых льдах в западной части моря Лаптевых. К северу от 74-й параллели все море в это время уже было сковано молодым льдом. На пути к «Ленину» «Садко» встретил пароход «Кузнецкстрой», оказавшийся в сплоченных льдах, из которых пароход не мог выбраться самостоятельно. «Садко» оказал помощь пароходу и 30 сентября вывел его на чистую воду в районе острова Столбового. Отсюда «Кузнецкстрой» направился в пролив Санникова и, не встретив больше льдов, пошел во Владивосток.

Окончив операцию по выводу «Кузнецкстроя», «Садко» направился к «Седову», который находился в тяжелых льдах в западной части моря Лаптевых и, имея серьезные повреждения винта, не мог из них выбраться. Подойдя к «Седову» в широте 76°47′ N и долготе 117° E, «Садко» совместно с «Седовым» пытался пробиться к «Ленину», но встреченный на пути барьер тяжелых льдов оказался для ледокольных пароходов непреодолимым. 9 октября, когда «Садко» и «Седов» пробивались на юго-юго-восток, было получено сообщение, что ледокол «Красин» совместно с «Малыгиным» вышел из Чаунской губы и направляется в море Лаптевых для оказания помощи находившимся там во льдах судам. Приняв с «Малыгина» уголь, «Садко», «Седов» и «Малыгин» начали пробиваться на восток, «Красин» же пошел к каравану «Ленина». Однако пробиться через сплоченные льды, уже скованные молодым льдом, ледокольным пароходам не удалось, и 23 октября стало ясно, что эти суда сделались пленниками дрейфующих льдов. Это было в широте 75°21′ N и долготе 132°15′ E, недалеко от острова Бельковского. Через неделю, 30 октября, было получено радио, в котором начальник Главсевморпути О. Ю. Шмидт сообщал: «Разрешаю вашей группе перейти на зимовочное положение».

С дрейфом «Седова», «Садко» и «Малыгина» мы познакомимся ниже, здесь же вкратце коснемся дрейфа ледокола «Ленин», который также вынужденно зазимовал в море

[1] На своем пути из бухты Тикси к Берингову проливу «Боломорканал» не встретил льдов.

Лаптевых осенью 1937 года. В октябре этого года «Ленин» вместе с пятью судами («Товарищ Сталин», «Ильмень», «Рабочий», «Диксон» и «Камчадал»), после неудачных попыток пробиться через тяжелые льды, был поставлен на зимовку в проливе между островами Бегичева и материком. 15 ноября под влиянием юго-западного шторма лед в районе зимовки взломало, и суда были вынесены в открытое море, где они дрейфовали до лета 1938 года. Один из пароходов — лесовоз «Рабочий» (водоизмещение 5300 тонн) — пал жертвой ледяной стихии. 23 января 1938 года этот пароход, находившийся в то время в широте 75°16′ N и долготе 122°09′ E, был раздавлен льдами и затонул. Команда парохода перешла на находившиеся вблизи ледокол «Ленин» и гидрографическое судно «Камчадал». В марте и апреле 1938 года к каравану ледокола «Ленин», находившемуся около 76° северной широты, был совершен ряд полетов из бухты Тикси на двухмоторных самолетах, которые вывезли с судов сто сорок одного человека и доставили свежие продукты. Вследствие неоднократных сильных ледовых сжатий некоторые суда каравана получили серьезные повреждения: большие вмятины, разрывы обшивки, погнутые шпангоуты, а «Ильмень» потерял руль. 3 августа к каравану подошел ледокол «Красин» и стал выводить его из льдов. 11 августа все суда каравана прибыли в бухту Тикси.

Из последующих морских экспедиций в море Лаптевых следует отметить экспедиции на гидрографических судах «Профессор Визе» и «Вест», выполнявших в 1938 году, помимо гидрографических работ, также гидрологические, и экспедицию на судне Арктического института «Академик Шокальский» под начальством Я. Я. Гаккеля, которая в 1940 году произвела обширные гидрологические исследования в море Лаптевых и в проливе Вилькицкого. В том же году в юго-восточной части моря гидрологические работы выполнялись гидрографическим судном «Ост».

Дрейф ледокола „Ленин".

Гидрографические и гидрологические работы в проливе Лаптева были начаты в 1934 году шхуной «Темп».

В навигацию 1939 и 1940 годов в проливе Д. Лаптева работала экспедиция Арктического института на шхуне «Темп» под начальством А. П. Кибалина. Главной задачей этой экспедиции было изучение режима течений в проливе Д. Лаптева. Зиму 1939/40 года «Темп» провел в бухте Тикси, а личный состав экспедиции — на мысе Шалаурова. Летом 1940 года помимо «Темпа» в работах экспедиции участвовал парусно-моторный бот «Смольный».

Пролив Санникова был обследован в гидрологическом отношении экспедицией Л. И. Леонова в 1940—1941 годах.

Эта экспедиция, в состав которой, помимо

Лагерь на месте гибели парохода „Рабочий".

начальника, входило четыре научных сотрудника, была доставлена на судне «Якутия» из бухты Тикси на полуостров Кигилях в конце навигации 1940 года. В ноябре и декабре этого года экспедиция с помощью собак перебралась на северный берег острова Малого Ляховского. В течение весны 1941 года со льда были выполнены обширные гидрологические работы в западной и восточной части пролива Санникова, в частности одна пятнадцатисуточная станция. В августе 1941 года экспедиция вернулась на шхуне «Темп» в бухту Тикси.

На побережье моря Лаптевых, как и в других морях Советского Севера, форпостами арктической науки являются полярные станции, которые ведут обширные и разносторонние работы по изучению климата, геологии и живой природы Арктики.

В досоветское время на берегах моря Лаптевых не было ни одной метеорологической станции, если не считать действовавшую в течение только двух лет (1882—1884) станцию на острове Сагастырь. В настоящее время метеорологические радиостанции учреждены как на побережье, так и на ряде островов моря Лаптевых. Старейшая среди них — полярная станция в бухте Тикси, основанная в 1932 году. Эти станции повседневно ведут исследовательскую работу, являются опорными пунктами арктической науки.

ЛИТЕРАТУРА

Евгенов Н. И., Экспедиция к устьям рек Лены и Оленека, «Труды Комиссии по изучению Якутской АССР», III, 1929.

Карелин Д. Б., Море Лаптевых, М., 1947.

Косой А. И., На восточном побережье Таймырского полуострова, М., 1944.

Памятники сибирской истории XVIII века, кн. II, 1885.

Полярная геофизическая станция на острове Большом Ляховском, «Труды Совета по изучению производительных сил», серия Якутская, вып. 7 и 8, 1932.

Путешествие Геденштрома по Ледовитому морю и островам оного, «Сибирский вестник», ч. 19, 1822.

Соколов А. Опись берегов Ледовитого моря между рр. Оленеком и Индигиркой и Северных островов лейтенантом Анжу, «Записки Гидрографического департамента», VII, 1849.

Соколов В., Три года на острове Котельном, Л., 1939.

Устимович П. М., Остров Бегичева, его открытие и описание, «Труды Полярной комиссии Академии Наук», вып. 11, 1932.

Толль Э., Экспедиция Академии Наук 1893 года на Новосибирские острова. «Известия Русского географического общества», XXX, вып. 4, 1894.

Толмачев И. П., Новые данные по географии северной Сибири. «Известия Академии Наук», 1910.

Труды Русской полярной станции на устье Лены, СПб., 1895.

Die von der Akademie der Wissenschaften ausgerüstete Expedition nach den Neusibirischen Inseln. Beiträge zur Kenntnis des Russischen Reiches. Dritte Folge, III, 1887.

Die russische Polarfahrt der «Sarja». Herausgegeben von Emmy von Toll, Berlin, 1909.

Бивни и часть черепа мамонта, найденные на берегу Таймырского полуострова.

ЭКСПЕДИЦИИ НА „СИБИРЯКОВЕ“, „ЧЕЛЮСКИНЕ“ И „ЛИТКЕ“

С течением времени техника полярных экспедиций непрерывно совершенствовалась. Человек все дальше проникал в глубь Арктики, шаг за шагом преодолевая преграды суровой полярной природы. Особенно быстро техника полярных исследований, в частности техника арктического мореплавания, стала прогрессировать с начала текущего столетия. Мощные ледоколы и ледокольные пароходы, метеорологические радиостанции на берегах полярных морей, ледовая разведка с самолетов — все это открыло новые возможности в деле освоения ледяных просторов Арктики.

Однако даже рост технических возможностей не мог в условиях старой, капиталистической России существенно изменить положение. Освоение Севера попрежнему оставалось делом частной инициативы, разрозненных усилий отдельных научных организаций и энтузиастов.

Наиболее дальновидные ученые России тщетно доказывали огромное народнохозяйственное и оборонное значение открытия Северного морского пути.

«Если сравнить Россию со зданием, — говорил адмирал С. О. Макаров, — нельзя не признать, что фасад его выходит на Северный Ледовитый океан. Если бы Ледовитый океан был открыт для плавания, то это дало бы весьма важные выгоды» [1].

Точно так же и Д. И. Менделеев писал: «В Ледовитом океане будущая Россия должна найти свои пути выхода... Если мы победили твердыни гор, надо и льды побороть. А около льдов немало и золота и всякого иного добра, — своя Америка» [2].

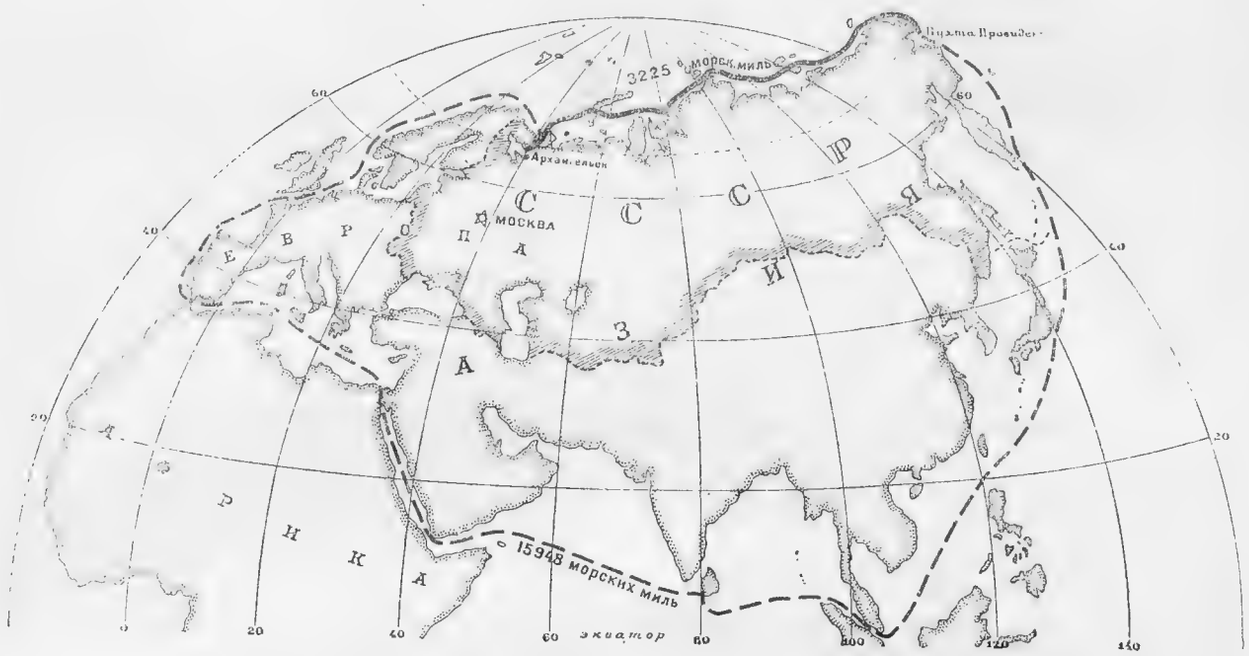
То, что было не под силу России капиталистической, смогла успешно решить Россия социалистическая. Впервые в истории проблема освоения далеких и необжитых пространств решалась как дело государственной важности, с вложением огромных средств, с привлечением сил и энергии многих тысяч людей разных специальностей — ученых, моряков, летчиков, строителей, горняков, направляемых по единому плану единой волей. Огромный, поистине государственный размах приобрели научно-исследовательские работы на морях и землях Крайнего Севера. В том наступлении на Арктику, которое развернулось в СССР, в полной мере проявилась сила новой техники. Этот скачок, переход к новому этапу, к новому качеству сделать было не легко.

Таким образом, только в советское время стало осуществляться полное практическое освоение Северного морского пути.

На исключительно большое значение Северного морского пути для экономического развития Крайнего Севера СССР советское правительство обратило внимание с первых дней своего существования. В. И. Лениным был одобрен обширный план исследовательских работ на трассе Северного морского пути. Еще 2 июля 1918 года В. И. Ленин подписал постановление о создании большой гидрографической экспедиции в Северный Ледовитый океан, на которую был ассигнован один миллион рублей. Для того чтобы иметь представление о размахе предполагавшихся работ, можно указать, что в распоряжение экспедиции предоставлялись три ледокольных парохода («Таймыр», «Вайгач» и «Соловей Будимирович»), восемь пароходов, четыре парусно-моторных бота и семь лихтеров. Для передвижения по тундре предполагалось использовать шесть тракторно-автомобильных саней и аэросани, а для ледовых разведок — самолеты. Экспедиция делилась на два больших отряда: западный, который должен был работать между восточной частью Баренцова моря и мысом Челюскина, и восточный, которому надлежало исследовать участок от мыса Челюскина до

[1] Ф. Врангель и С. О. Макаров. Об исследовании Северного Ледовитого океана. Лекции, 1897, стр. 38.

[2] Д. И. Менделеев. Заветные мысли, 1904, стр. 209.



Сравнительная протяженность Северного морского пути и Южного морского пути из Архангельска в бухту Провидения на Чукотке.

Берингова пролива. Начавшаяся интервенция и гражданская война на Севере и в Сибири помешали осуществлению экспедиции. И западный отряд, отправившийся из Архангельска, и восточный, выехавший из Ленинграда в Иркутск и Владивосток, были захвачены интервентами. Исследования Северного морского пути, намеченные В. И. Лениным, возобновились после освобождения Севера и Сибири от иноземных захватчиков. С особой силой планомерная работа по освоению арктического мореплавания развернулась в годы сталинских пятилеток под руководством И. В. Сталина.

Уже к началу тридцатых годов текущего столетия благодаря достижениям советских научно-исследовательских работ на Севере (работы Северной научно-промысловой экспедиции ВСНХ, Института по изучению Севера, ПлавМорНИИ, экспедиций второго Международного полярного года и др.) и успехам советского полярного мореплавания пессимистический взгляд на возможность практического использования Северного морского пути на всем его протяжении от Баренцова моря до Берингова пролива стал терять под собой почву. Между тем именно такой взгляд, после трех плаваний Северо-восточным проходом (Норденшельд, Вилькицкий, Амундсен), довольно крепко укоренился среди специалистов полярников и среди моряков.

Настало время вопрос о практическом использовании Северо-восточного прохода, вставший перед человеком четыре столетия назад, подвергнуть коренному пересмотру.

План советской морской экспедиции Северо-восточным проходом из Архангельска во Владивосток был выдвинут Арктическим институтом, приступившим в 1932 году к его осуществлению. Предложение это было одобрено товарищем Сталиным и правительством. Основной задачей экспедиции ставилось прохождение всего Северного морского пути в один навигационный сезон, чего, как мы видели, до тех пор еще никому не удавалось выполнить. Вместе с тем экспедиция должна была попутно — не в ущерб своему основному заданию — произвести ряд научных исследований.

Для первой советской экспедиции Северо-восточным проходом был зафрахтован ледокольный пароход «Сибиряков». Этот пароход, ранее называвшийся «Bellaventure», был построен в Глазго в 1909 году; он имел машину в 2000 индикаторных сил, водоизмещение его было равно 1383 регистровым тоннам. Не подлежит сомнению, что суда типа «Сибирякова» вообще не являются вполне подходящими для плавания Северо-восточным проходом прежде всего потому, что недостаточно сильны машины этих пароходов. Однако уже весной 1932 года имелись вполне определенные указания на то, что навигационный сезон не будет тяжелым в ледовом отношении (по крайней мере к западу от Новосибирских островов). Поэтому успех экспедиции казался обеспеченным и при помощи такого судна, как «Сибиряков».

Во главе экспедиции на «Сибирякове»

стоял проф. О. Ю. Шмидт, научной частью руководил проф. В. Ю. Визе, командование судном находилось в руках капитана В. И. Воронина. В экспедиции принимали участие десять научных работников, всего же на борту «Сибирякова» находилось шестьдесят четыре человека, в том числе четыре пассажира, следовавшие в бухту Провидения на Чукотском полуострове — первые вообще пассажиры по Северо-восточному проходу.

По плану в экспедиции должен был участвовать самолет, который под управлением И. К. Иванова своевременно вылетел из Ленинграда в Архангельск, но на реке Онеге имел вынужденную посадку вследствие порчи мотора. После того как был поставлен новый мотор, самолет пытался догнать «Сибирякова», уже вышедшего в плавание, но потерпел аварию в Белом море. Таким образом, экспедиция оказалась без воздушного ледового разведчика, что впоследствии, в Чукотском море, отразилось на ходе экспедиции крайне неблагоприятно.

О. Ю. Шмидт на борту „Сибирякова".

«Сибиряков» вышел из Архангельска 28 июля 1932 года. 31 июля был пройден Маточкин Шар, и 3 августа ледокол стал на якорь у острова Диксона, где экспедиция должна была принять добавочный запас угля. В ожидании парохода с углем «Сибиряков» выполнил научно-исследовательский рейс к острову Свердрупа. 11 августа экспедиция покинула остров Диксона, и уже 13 августа «Сибиряков» стал на якорь у научно-исследовательской станции на острове Домашнем.

Весь переход от острова Диксона к Северной Земле был сделан по абсолютно свободному от льдов морю, температура которого на поверхности не падала ниже 5°. Такие условия, конечно, являются крайне аномальными, ибо обычно судам, подходящим к Северной Земле с запада, следует считаться со встречей с большими массами льда, очень часто тяжелого.

После краткой остановки у острова Домашнего и теплой встречи с зимовщиками станции во главе с Г. А. Ушаковым «Сибиряков» продолжал свое плавание. По первоначальному плану экспедиции предполагалось пройти в море Лаптевых либо через пролив Вилькицкого, либо через пролив Шокальского. Однако исключительно благоприятное состояние льдов, которое «Сибиряков» встретил в северной части Карского моря, позволило автору этих строк выдвинуть новый вариант — обогнуть Северную Землю с севера и таким путем попасть в море Лаптевых. Командование экспедиции остановилось на этом варианте, ибо он представлял большой интерес как с научной стороны, так и с чисто навигационной — Северная Земля еще никогда не была обойдена с севера.

15 августа «Сибиряков» на своем пути к северу прошел в 6 милях от острова Шмидта, который был хорошо виден. Он оказался значительно бо́льших размеров, чем по рекогносцировке «Седова» в 1930 году, когда этот остров был открыт. В тот же день показалась кромка льда, находившаяся в северной широте 81°07′. Вечером «Сибиряков», находясь уже севернее Северной Земли, подошел к тяжелым торосистым льдам. Это была, несомненно, южная граница полярного пака, и, таким образом, «Сибиряков» достиг пределов своих возможностей, — дальнейший путь на север был для него закрыт. На крайней северной точке, достигнутой здесь «Сибиряковым» (северная широта 81°28′, восточная долгота 96°54′), была сделана океанографическая станция. Глубина в этом месте равнялась 313 метрам, и, таким образом, обрыв материковой отмели все еще не был достигнут.

После того как в этих водах, никогда еще не посещенных человеком, были выполнены научные работы, курс был взят на юго-юго-восток, вдоль восточных берегов Северной Земли. У восточных берегов острова Комсомолец находилась полоса чистой воды.

Капитан В. И. Воронин.

которая по мере продвижения «Сибирякова» к югу стала делаться все уже и наконец вовсе исчезла. Подходивший здесь вплотную к берегу лед был, к счастью, зимнего образования и имел толщину только в 0,5—0,75 метра.

У восточного входа в пролив Красной Армии пришлось форсировать невзломанное припайное ледяное поле длиной около 5 миль. Работая ударами и продвигаясь с каждым ударом примерно на четверть корпуса корабля вперед, «Сибиряков» все же одолел ледяную преграду. На прохождение этого пятимильного поля, толщина которого местами доходила до 1,5 метра, пришлось потратить сорок часов.

Время от времени приходилось прибегать к помощи аммонала. В результате взрыва во льду получалось круглое отверстие, но трещин обычно не появлялось, а потому взрывы в сплошном льду в общем помогали мало. У восточных берегов острова Большевик были встречены сплоченные многолетние льды, перемычки которых также приходилось взрывать с помощью аммонала. 22 августа и эта преграда была взята, и «Сибиряков» вышел на чистую воду у восточного входа в пролив Вилькицкого. Впервые в истории мореплавания Северная Земля была обойдена с севера.

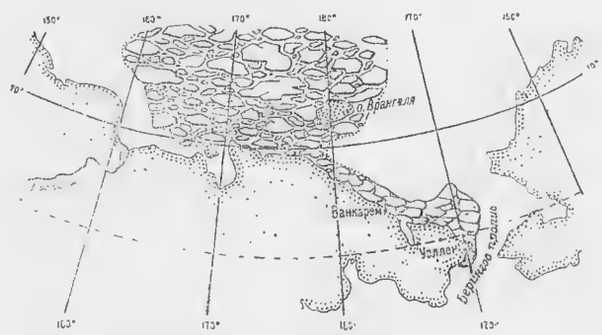
По первоначальному плану экспедиции предполагалось обогнуть Новосибирские острова с севера. Однако каждый раз, когда «Сибиряков» отклонялся к востоку, он неизменно встречал в северо-западной части моря Лаптевых тяжелые и сплоченные льды. Вследствие этого было решено отказаться от попытки обойти Новосибирские острова с севера, и курс был взят на устье Лены.

У северо-восточных берегов Таймырского полуострова «Сибирякову» пришлось выдержать не легкую борьбу с многолетним льдом прибрежного происхождения, отличавшимся необычайно грязным, иногда почти шоколадным цветом. В северной широте 76°05′ и восточной долготе 116°36′ ледокол вышел на чистую воду и не встречал уже больше льда до самого устья Лены.

Первое приветствие от великой сибирской реки — в виде плавника — «Сибиряков» получил еще в 150 милях от устья реки. После этого плавник стал попадаться довольно часто, а вскоре и вода приняла буроватый цвет — характерный признак примеси речной воды. В восточной части моря Лаптевых влияние ленских вод замечается в еще большем удалении от устья. Так, например, по наблюдениям «Фрама» в 1893 году присутствие речных вод было отчетливо заметно даже в расстоянии 500 километров от устья Лены.

В ночь с 26 на 27 августа «Сибиряков» вошел в бухту Тикси. Навстречу ледоколу вышла историческая «Лена» — первый пароход, пришедший в устье Лены с запада (1878).

«Привет полярникам!» — раздалось с маленькой «Лены». «Привет Советской Яку-



Ледовая обстановка в Чукотском море на пути „Сибирякова“ в сентябре 1932 г.

тии!» — отвечали с «Сибирякова», первого судна, пришедшего сюда из Архангельска. Под управлением лучшего лоцмана на Лене, якута Богатырева, «Лена» провела ледокол к якорной стоянке у острова Бруснева.

В бухте Тикси в момент прихода «Сибирякова» стояла целая флотилия небольших речных пароходов и барж, которые предполагалось перебросить морем на реку Колыму. Одна из барж была нагружена углем, который на случай захода «Сибирякова» в устье Лены был заранее заказан экспедицией. Этот уголь был добыт на возвышенности Сангар-хая, на правом берегу реки Лены, в 320 километрах ниже Якутска [1].

В. Ю. Визе на борту „Сибирякова".

Пока шла погрузка 250 тонн угля, участники экспедиции посетили строившуюся в бухте Тикси, в небольшом заливчике Сого, научно-исследовательскую станцию Арктического института. Строительные работы выполнялись почти исключительно самими сотрудниками станции. Чтобы помочь им, сибиряковцы объявили аврал. Вечером все собрались в помещении кают-компании станции. Пионеры научно-исследовательской работы в бухте Тикси провозгласили тосты за «Сибирякова», открывшего новую замечательную страницу в истории Якутии, а сибиряковцы в ответных тостах пили за бухту Тикси — «окно Якутии на запад».

Из бухты Тикси «Сибиряков» вышел 30 августа, взяв на буксир два речных парохода — «Партизан» и «Якут». Эти пароходы, собранные зимой 1931/32 года в Киренске, должны были положить начало речному паровому флоту на Колыме; до того на этой большой реке работал только один паровой слабосильный катер.

Тяжелое состояние льдов, сложившееся к этому времени у берегов Чукотки, не оставляло никакой надежды на своевременное прибытие в устье Лены парохода из Владивостока, который должен был отбуксировать речные пароходы в Колыму. Совершить же морской переход самостоятельно колесные речные пароходы, конечно, не могли.

В бухте Тикси на борт «Сибирякова» было взято также несколько пассажиров на Колыму.

Переход до острова Большого Ляховского был совершен по свободному от льда и совершенно спокойному морю. 31 августа «Сибиряков» стал на якорь против геофизической станции на острове Большом Ляховском, выстроенной Академией Наук в 1928 году.

На следующий день «Сибиряков» поднял якорь и продолжал свое плавание к Колыме. Погода попрежнему благоприятствовала, и буксировка речных пароходов происходила без каких-либо осложнений. Утром 3 сентября, при подходе к Медвежьим островам, стали попадаться отдельные льдины.

Поздно вечером «Сибиряков» отдал якорь у мыса Медвежьего, находящегося недалеко от устья Колымы, где ледокол расстался с речными пароходами. Одновременно с «Сибиряковым» к мысу Медвежьему с востока подошел караван судов Северо-восточной экспедиции Наркомвода под проводкой ледореза «Литке».

После непродолжительной стоянки «Сибиряков» двинулся дальше. До меридиана 165°30′ E попадались только отдельные льдины, далее же к востоку лед начал сгущаться. К востоку от меридиана 167° E находились многолетние торосистые льды с мощными подводными таранами, сидевшие в воде в среднем на 4—5 метров. Именно здесь, у Чукотского побережья, на последнем участке своего длинного пути, «Сибиряков» встретил наиболее тяжелые за все плавание от Новой Земли до Берингова пролива льды. По словам чукчей, сидящих на мысе Шмидта, тяжелые льды держались у Чукотского побережья уже третье лето подряд (то-есть начиная с 1930 года). Медленно прокладывая себе путь среди льдов, иногда взрывая перемычки аммоналом, «Сибиряков»

[1] Здесь в настоящее время работает угольный рудник Сангар-хая.

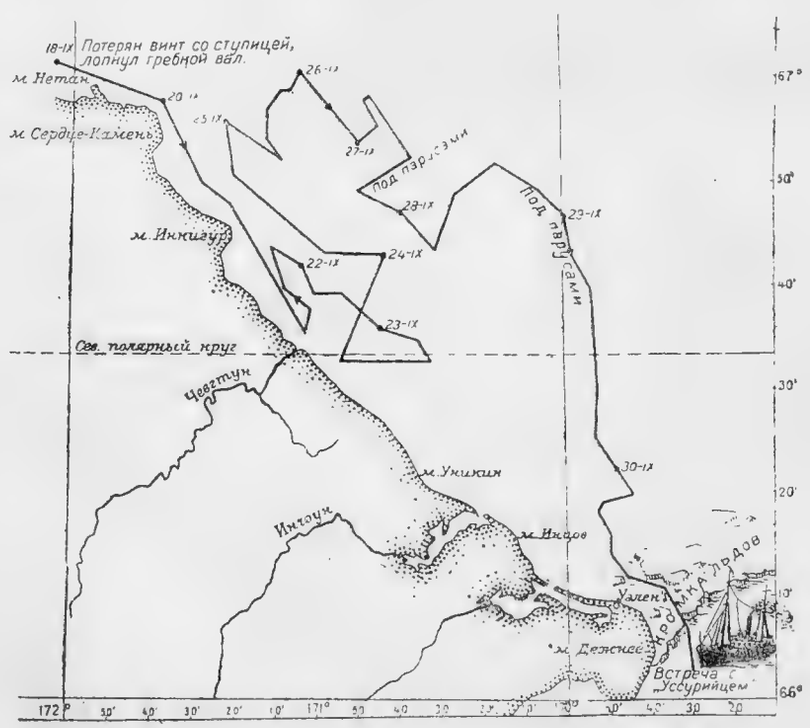
достиг 10 сентября острова Колючина, то-есть того района, где в 1878 году была вынуждена зазимовать норденшельдовская «Вега».

Та же участь грозила здесь и «Сибирякову», ибо, работая у острова Колючина в тяжелых льдах, ледокольный пароход поломал себе все четыре лопасти винта. На чистой воде судно, несомненно, имело бы ход и с оставшимися обломками лопастей, но в сплоченном льду оно работать уже не могло. Единственным выходом оставалось сменить поврежденные лопасти новыми, имевшимися в запасе. Для этого надо было прежде всего поднять корму футов на десять, чего можно было достигнуть переброской всего имевшегося на судне угля (400 тонн) и запаса продовольствия из кормовой части в носовую. Был объявлен аврал, и все участники экспедиции на время превратились в грузчиков. Уже вечером 12 сентября удалось приступить к смене поврежденных лопастей, а 16 сентября были поставлены новые лопасти, и ледокол мог продолжать свое плавание.

Во время работ по смене лопастей «Сибиряков» очень медленно дрейфовал в различных направлениях между мысом Онман и островом Колючиным. Погода стояла, к счастью, маловетреная и не препятствовала работам. Шторм в это время мог бы иметь тяжелые последствия, так как передняя палуба находилась почти вровень с поверхностью моря.

Обогнув остров Колючин с юга, «Сибиряков» легко прошел до мыса Дженретлен, но затем, идя довольно далеко от берега, встретил весьма сплоченный и тяжелый лед, в котором обломалась одна из вновь поставленных лопастей. В это же время в машине сломался упорный подшипник, а в носовой части обнаружилась довольно сильная течь. 18 сентября, недалеко от острова Идлидля, «Сибиряков» потерпел еще большее повреждение, поставившее под угрозу срыва все задание экспедиции,— обломался конец гребного вала, и корабль остался без винта. Потеряв возможность самостоятельного движения во льду, «Сибиряков» был отдан игре ветров и течений.

Направление дрейфа было вначале на юго-восток вдоль берега Чукотского полуострова, но около мыса Икигур направление дрейфа дважды менялось на обратное. В течение времени с 23 по 29 сентября ледокол описал между мысом Икигур и мысом Дежнева большую дугу, выгнутую к северу. Тогда, когда корабль дрейфовал в нежелательном направлении, отдавался якорь. Однако под напором льдов якорь почти не держал, и эта мера помогала очень мало. Отдельные навалившиеся на якорную цепь льдины сибиряковцы взрывали аммоналом. Совершенно не держал якорь в такие дни, когда температура воздуха падала ниже 0° и ледяные отдельности спаивались молодым льдом в цельные поля.



Дрейф „Сибирякова" с 18 сентября по 1 октября 1932 г.

27 сентября, когда под влиянием северо-западного ветра льды несколько разредило, на „Сибирякове" были поставлены паруса, наскоро сшитые из брезентов, а также шлюпочные паруса, при помощи которых ледокол продвигался по разводьям со скоростью около полуузла. Так как при таком малом ходе судно совершенно не слушалось руля, то лавировать среди льда нельзя было, и ледокол сплошь и рядом упирался в льдину. В таких случаях на льдину заносился трос, и при помощи паровой лебедки она оттаскивалась в сторону; иногда такую льдину приходилось взрывать аммоналом.

Не сдаваясь перед ледяной стихией и упорно борясь с ней всеми доступными способами, сибиряковцы в конце концов вышли победителями из неравного боя: 1 октября в 14 часов 45 минут «Сибиряков» вышел

„Сибиряков“ под парусами.

на чистую воду к северу от Берингова пролива в широте 66°17′N и долготе 169°28′W.

Впервые в истории Северо-восточный проход был пройден в одну навигацию—в два месяца и пять дней. Была претворена в жизнь мечта, которая владела мореплавателями Севера в течение четырех столетий.

У кромки льда, куда вышел «Сибиряков», его ожидал вызванный по радио траулер «Уссуриец» под командой капитана С. И. Кострубова. «Уссуриец» отбуксировал «Сибирякова» сперва в Петропавловск-на-Камчатке, где ледоколу была устроена торжественная и не менее теплая встреча, а затем в японский порт Иокогаму. Пятьдесят три года назад Иокогама принимала пионера Северо-восточного прохода — «Вегу», теперь она встречала победителя этого морского пути — «Сибирякова».

На подходе к Петропавловску радиостанция «Сибирякова» приняла сердечную приветственную телеграмму товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова:

«Горячий привет и поздравление участникам экспедиции, успешно разрешившим историческую задачу сквозного плавания по Ледовитому океану в одну навигацию.

Успехи вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность.

Мы входим в ЦИК СССР с ходатайством о награждении орденом Ленина и Трудового Знамени участников экспедиции».

В Иокогаме «Сибиряков» стал на ремонт. Закончив его, ледокол 1 января 1933 года вышел южным путем в Мурманск, куда прибыл 7 марта.

Поход «Сибирякова» имел исключительно большое значение в деле освоения Северного морского пути. Плаванием этого славного корабля было доказано, что Северный морской путь может быть завоеван и что точка зрения, по которой за этим путем не признавалось никакого практического значения, неправильна.

Значение похода «Сибирякова» лучше всего подчеркивается тем, что вскоре после этого похода товарищ Сталин дал указание организовать Главное управление Северного морского пути. Перед этим управлением, согласно постановлению Совнаркома СССР от 17 декабря 1932 года, ставилась задача «проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути».

Уже в следующем году после похода «Сибирякова» было проведено первое опытное плавание по Северному морскому пути ледокольного парохода. Для этого был выбран только что построенный в Дании пароход «Лена», переименованный по прибытии в Ленинград в «Челюскин». Водоизмещение судна составляло 3600 тонн, мощность машины — 2450 лошадиных сил. Хотя «Челюскин» и имел некоторые специальные крепления, но все же не отвечал тяжелым условиям плавания в арктических водах: набор корпуса был недостаточно крепок, шпангоуты редкие и слабые, ширина парохода большая, скуловая часть при проходе через льды подвергалась сильным ударам. Так как «Челюскин» во многом уступал уже испытанным в Арктике ледокольным пароходам типа «Седов» и «Сибиряков», предполагалось, что его будет сопровождать ледокол «Красин». Помимо сквозного плавания Северным морским путем в одну навигацию, «Челюскин» должен был снабдить колонию на острове Врангеля, куда уже четыре года подряд никак не могли подойти суда, а также доставить на остров Врангеля новый штат научно-исследовательской станции.

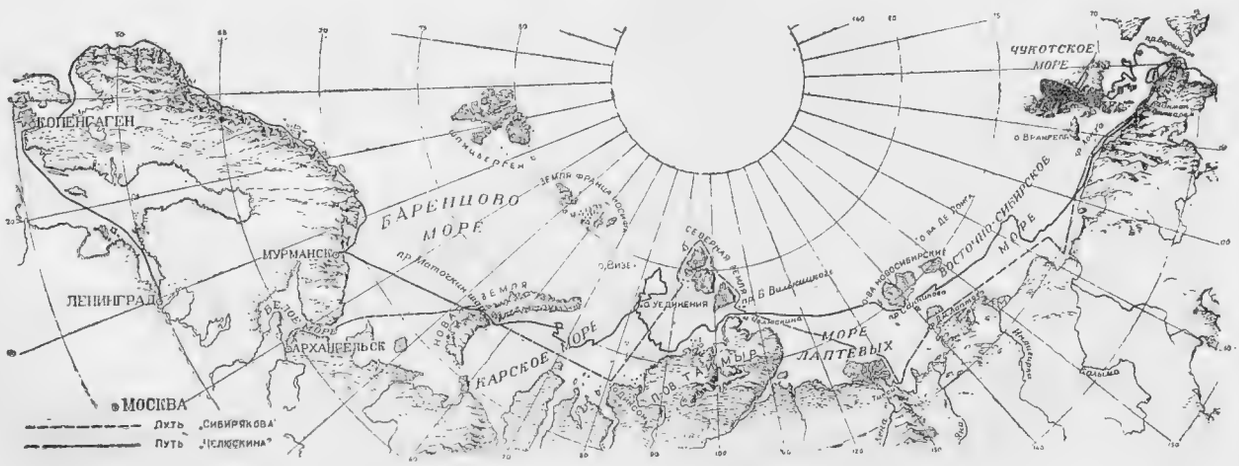
Во главе экспедиции на «Челюскине» стоял проф. О. Ю. Шмидт, судном командовал капитан В. И. Воронин. На корабле находилось сто одиннадцать человек, в том числе один ребенок — дочь начальника острова Врангеля. Экипаж состоял из пятидесяти двух человек, экспедиционный состав — из двадцати девяти человек. Кроме того, на судне находилось двадцать девять зимовщиков и плотников для острова Врангеля.

«Челюскин» вышел из Ленинграда 16 июля 1933 года и, зайдя по пути в Копенгаген, прибыл в Мурманск 2 августа. Приняв здесь уголь и добавочный экспедиционный груз, «Челюскин» 10 августа вышел из Мурманска во Владивосток. Капитан Воронин записал в этот день в свой дневник[1]: «Я знаю, что меня ждет, как мне будет трудно вести это суденышко через арктические льды». Пройдя Маточкин Шар, «Челюскин» встретился со льдами Карского моря. Судно шло изъеденным льдом небольшой сплоченности (4—6 баллов), но, несмотря на это, уже 15 августа были обнаружены существенные повреждения: началась течь в носовой части корпуса, в форпике и носовом трюме были повреждены двенадцать шпангоутов и срезаны тридцать три заклепки, в четырех местах оказались вмятины. При плавании во льдах выяснилось, что «Челюскин» плохо слушается руля, а это является для ледового судна весьма существенным недостатком.

Чтобы поднять поврежденные места корпуса, надо было частично разгрузить судно. С этой целью был вызван «Красин», обслуживавший ленскую экспедицию. По окончании перегрузки угля «Красин» стал выводить «Челюскина» на чистую воду. Вследствие большой ширины «Челюскин» с трудом мог следовать за ледоколом, скуловые части постоянно упирались в лед. В результате была получена новая вмятина.

Расставшись с «Красиным», «Челюскин» последовал вдоль кромки льда на север, намереваясь пройти в море Лаптевых либо проливом Шокальского, либо вокруг северной оконечности Северной Земли. 24 августа с «Челюскина» неожиданно увидели остров, судно стало на якорь. Оказалось, что это остров Уединения, который был обозна-

[1] При описании похода «Челюскина» мы в основном пользовались рейсовым донесением капитана В. И. Воронина, любезно предоставленным им в наше распоряжение.



Пути „Сибирякова" и „Челюскина".

„Челюскин“ во льдах.

чен на картах на 50 миль восточнее своего истинного положения. Вскоре сюда подошел «Седов», которому «Челюскин» передал еще около 100 тонн угля. Во время стоянки у острова Уединения имевшийся на борту небольшой самолет «Ш-2» произвел, под управлением летчика М. С. Бабушкина, ледовую разведку в северном направлении и, кроме того, летал над островом.

Продолжая двигаться на север вдоль кромки льда, «Челюскин» 27 августа достиг широты 79°49′ N (на меридиане 82°17′ E). Новая авиаразведка показала, что на востоке и северо-востоке всюду простираются непроходимые торосистые поля. Путь на Северную Землю был закрыт. Не оставалось другого выхода, как повернуть на юг, к берегу Харитона Лаптева, вдоль которого незадолго до этого успешно прошли на восток суда ленской экспедиции, а также «Сибиряков» и «Русанов». 31 августа население «Челюскина» увеличилось на одного человека, о чем была сделана следующая запись в судовом журнале: «5 ч. 30 м. у супругов Васильевых родился ребенок — девочка. Имя девочки — Карина. Счислимая широта 75°46′5″ N, долгота 91°06′ E. Глубина 52 метра».

1 сентября «Челюскин» был у северной оконечности Азии, а на следующий день вышел в море Лаптевых, где взял курс на Новосибирские острова. На протяжении первых 60 миль море было чисто, далее встречались льды, которые снова исчезли к востоку от меридиана 124° E. Здесь «Челюскину» пришлось выдержать сильный шторм: крен корабля доходил до 53°. 6 сентября «Челюскин» находился у острова Бельковского и в тот же день вошел в пролив Санникова. По мнению капитана В. И. Воронина, этот пролив более удобен для судов с большой осадкой, чем пролив Лаптева (в дальнейшем это подтвердили выполненные в проливе Санникова гидрографические работы).

По выходе из пролива пароход попал в туман, не позволявший определить местоположение судна. 8 сентября глубины стали резко уменьшаться, и вскоре показалась земля. Это был южный берег острова Новая Сибирь. Оказалось, что судно находится на 27 миль севернее своего счислимого места. Чтобы выбраться из мелководья, спустили моторный катер, который шел впереди «Челюскина» с промером.

В Восточносибирском море «Челюскин» сделал попытку исследовать белое пятно на карте, где предполагалось существование так называемой Земли Андреева. Однако тяже-

лые льды воспрепятствовали этому и заставили судно отклониться к югу. Корабль получил новые повреждения: один шпангоут лопнул, несколько погнулось, появились две новые вмятины, течь усилилась. «Как трудно итти среди льдов на слабом «Челюскине», к тому же плохо слушающемся руля», — пишет В. И. Воронин.

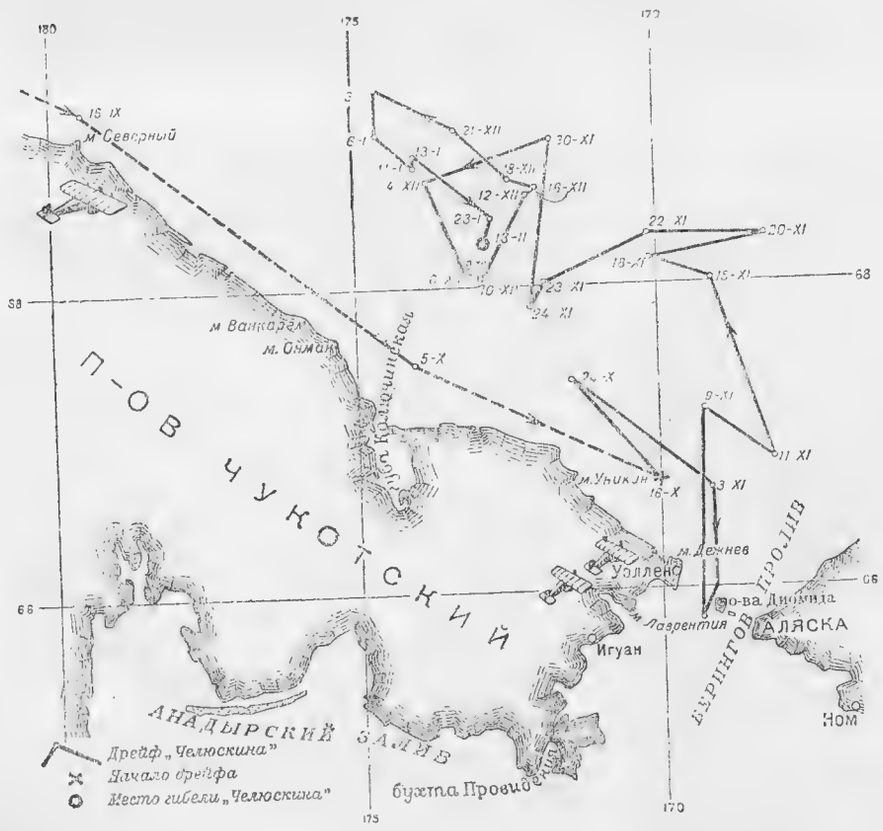
Вскоре настал самый тяжелый этап экспедиции — плавание в Чукотском море. Преодолев значительные трудности между мысом Шелагским и островом Шалаурова, «Челюскин» 15 сентября подошел к мысу Якан. Здесь экспедиция встретилась с самолетом «НТ-4», который пилотировался летчиком Ф. К. Куковым. О. Ю. Шмидт совершил полет на остров Врангеля. В это же время вылетел на ледовую разведку экспедиционный самолет «Ш-2» с летчиком М. С. Бабушкиным и капитаном Ворониным. Разведка обнаружила, что море почти всюду забито тяжелыми льдами.

Дальнейшее плавание представляет собой отчаянную борьбу «Челюскина» с непосильным для него врагом. В судовый журнал почти ежедневно записываются новые повреждения: лопнувшие шпангоуты, сломанная лопасть, срезанные заклепки. 18—22 сентября «Челюскин» был зажат в тяжелых льдах; начался медленный дрейф на юго-восток, по направлению к острову Колючину. 23 сентября дрейф прекратился, и «Челюскин» стал неподвижно у берегового льда, в 3—4 милях к востоку от острова Колючина Между тем совсем недалеко от «Челюскина» лед непрерывно с большой скоростью несло по направлению к Берингову проливу, куда все стремились, где была свобода. В течение шести суток весь состав экспедиции прилагал героические усилия, чтобы вырваться из неподвижных льдов. День и ночь воздух оглашался взрывами аммонала, но все было напрасно.

«Корабль стоял в неподвижном льду, между тем в миле от него лед сплошной лавиной несло в Берингов пролив. Многие на «Челюскине», не привыкшие к морской жизни, начали с явной скукой смотреть на эту ледяную пустыню, окружавшую нас», — записал в те дни капитан Воронин. 1 октября начался всеобщий аврал по околке парохода. Лед крошили пешнями и потом отвозили его на санях далеко в сторону.

«Чего можно было ожидать от этой изнурительно тяжелой работы? — спрашивает Воронин и тут же дает ответ:—Положительных результатов ждать нельзя было, так как своими силами вывезти 150 000 тонн льда мы, конечно, не могли. Так говорит здравый смысл. Но ведь нельзя же и рук опускать! Думать о зимовке еще рано. Кромка льда близко от нас, и свободная вода манит к себе».

3 октября, по распоряжению начальника экспедиции, с парохода было списано восемь человек, для которых вынужденная зимовка, по состоянию здоровья, могла иметь нежелательные последствия. Они отправились на берег на четырех нартах и уже 10 октября благополучно достигли селения Уэлен у Берингова пролива, где и сели на стоявший там ледорез «Литке».



Дрейф „Челюскина" в Чукотском море
16 октября 1933 г.—13 февраля 1934 г.

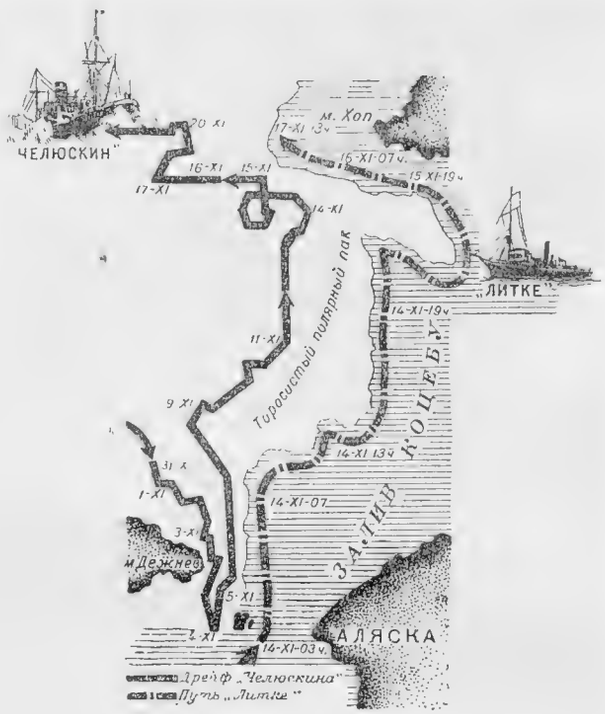
4 октября около «Челюскина» льды внезапно пришли в движение, и на следующий день впереди по курсу образовалась большая полынья. Начались подрывные работы, и вскоре «Челюскин» оказался на свободной воде. «Все это произошло так быстро и неожиданно, что не успели подобрать со льда инструменты», — замечает капитан Воронин. До мыса Сердце-Камень пароход прошел без затруднений. Дальше находились торосистые льды, возвышавшиеся над поверхностью воды до 3 метров.

С 8 по 28 октября «Челюскин» блуждал в различных направлениях, то лежа в дрейфе, то делая попытки двигаться самостоятельно. Одно время судно было уже недалеко от цели — мыса Дежнева, но сильным дрейфом его снова отбросило за мыс Сердце-Камень. «Отстаивая каждый километр, мы на «Челюскине» делали все, чтобы хоть немного продвинуться на восток, — пишет В. И. Воронин. — Мы производили большие по силе взрывы, окалывали судно, применяли силу машины, но все оказалось напрасным: нас упорно дрейфовало на запад».

Наконец, 28 октября счастье как будто улыбнулось пленникам льда. Дрейф стал юго-восточный, и впереди появились большие пространства чистой воды. Однако вблизи самого судна лед оставался совершенно неподвижным, и оно находилось, по выражению В. И. Воронина, в «каком-то проклятом ледяном болоте». При попытке выбиться на свободную воду корабль опять получил серьезные повреждения. Между тем общую массу льда продолжало нести на юго-восток. 4—5 ноября «Челюскин», попрежнему скованный льдом, находился в Беринговом проливе, у островов Диомида. Чистая вода была в полумиле. В том, что победа уже близка и судно через несколько часов получит свободу, тогда на «Челюскине» почти никто не сомневался. Кто был помоложе, затеяли песни и пляс.

Но следующий день принес горькое разочарование, все надежды на освобождение рухнули. Несмотря на ветер с северо-северо-запада, судно, увлекаемое беринговоморским течением, стало дрейфовать обратно в Чукотское море, сперва медленно, потом все стремительнее и стремительнее. Через два дня «Челюскин» был уже в 70 милях от Берингова пролива. Выйти на чистую воду ему не было суждено.

На выручку к «Челюскину» был послан ледорез «Литке». Но его попытки пробить льды, сковавшие «Челюскин», не увенчались успехом. Неумолимый дрейф уносил плененное льдами судно все дальше на север.



Путь ледореза „Литке" на выручку „Челюскину".

25 ноября корабль испытал первое сильное сжатие льдов. На случай гибели судна был выгружен на лед запас продовольствия на четыре месяца. Когда сжатие кончилось, продовольствие погрузили обратно, и с этого времени аварийный запас хранился наготове на палубе. Время от времени машина «Челюскина» еще работала не столько с целью выбраться на чистую воду, сколько для того, чтобы поставить судно, в случае сжатия, в наиболее безопасное положение. 3 декабря машина работала в последний раз: корабль самостоятельно больше уже не двигался. Началась зимовка в дрейфующих льдах.

2 января 1934 года «Челюскин» находился в широте 69°14′ и западной долготе 174°32′. Это была самая северная точка, достигнутая «Челюскиным» за время его дрейфа в Чукотском море. Сжатие время от времени продолжалось. «Были слышны удары, как пушечные выстрелы, — пишет В. И. Воронин, — и сильный скрип льда вдали от судна. Шум производил неприятное впечатление. Я чувствовал в нем опасность, и поэтому эти концерты возбуждали мои нервы». Для наблюдений над колебаниями льда были установлены приборы, показания которых время от времени отмечались геофизиком Факидовым и капитаном Ворониным.

Наступил новый, 1934 год. Полярная ночь прошла быстро, а вскоре и солнце начало заметно пригревать. Подвижки льда все про-

Гибель „Челюскина"
С картины художника Сварога.

должались, вокруг «Челюскина» образовались огромные торосы. Поздно вечером 12 февраля начались сильные толчки льда по корпусу, сопровождавшиеся глухими звуками. Резкий нордовый ветер свистел в вантах. Под форштевнем и ахтерштевнем образовались трещины. На следующий день, 13 февраля, началось сильнейшее сжатие — последнее, которое испытал «Челюскин». Возвращаясь днем после наблюдений над колебаниями льда к судну, капитан Воронин увидел двигавшийся прямо на корабль огромный торосистый вал. Катастрофа началась. О. Ю. Шмидт описывает ее следующим образом:

«Льды перекатывались друг через друга, как гребешки морских волн. Высота вала дошла до 8 метров над морем. Был отдан приказ о всеобщем аврале и немедленной выгрузке аварийного запаса. С привычной организованностью и дисциплиной люди стали на места. Не успела еще работа начаться, как трещина слева от судна расширилась, и вдоль нее, нажимая на бок парохода, задвигалась одна половина ледяного поля, подгоняемая сзади упомянутым выше валом. Крепкий металл корпуса сдал не сразу. Видно было, как льдина вдавливается в борт, а над нею листы обшивки пучатся, выбиваясь наружу.

Лед продолжал медленное, но неотразимое наступление. Вспученные железные листы обшивки корпуса разорвались по шву. С треском летели заклепки. В одно мгновение левый борт парохода был оторван от носового трюма до кормового конца палубы. Этот пролом, несомненно, выводил пароход из строя, но еще не означал потопления, так как приходился выше ватерлинии. Однако напирающее ледяное поле вслед затем прорвало и подводную часть корабля. Вода хлынула в машинное и котельное отделения. Экономя топливо, мы еще раньше держали только один из трех котлов под паром.

Пар был как раз в левом котле, то-есть со стороны сжатия. Продрав борт, напор льда сдвинул котел с места, сорвал трубопровод, идущий к спасательной насосной системе, перекосил и зажал клапаны.

К счастью, не произошло взрыва, так как пар сам быстро вышел через многочисленные разрывы.

Пароход был обречен. Его жизнь измерялась часами. Выгрузка шла быстро, без перебоев, показав прекрасные качества коллектива. Без крайнего напряжения энергии мы не справились бы с делом, так как вместо ожидавшегося медленного погружения лед ускорил потопление. Новым напором льда был прорван борт у первого и второго носовых трюмов.

Вода устремилась и туда, и нос парохода стал быстро погружаться.

Оставался только один кормовой трюм,

отделенный уцелевшей непроницаемой переборкой, но уравновесить всю тяжесть заливаемого водой парохода он не мог. Самолет, стоявший на носу, был сдвинут нами на лед. Через минуту нос судна ушел в воду.

Тогда с парохода была послана последняя радиограмма и снято радио. На корме продолжались работы. Выгрузив все намеченное по плану, мы старались сбросить еще дополнительно то, что могло бы пригодиться. Большинство людей было послано на лед, чтобы оттягивать выгруженные запасы подальше от судна, которое могло бы их увлечь с собой. На пароходе оставалось 15 человек, в том числе руководители, продолжая сбрасывать груз.

Стало заливать верхнюю пассажирскую палубу, начиная с погруженного носа парохода. Еще минута — и вода сверху с палубы хлынула бы на корму. Тогда был дан приказ: все на лед».

Первые толчки во время рокового сжатия стали ощущаться в 13 часов, а в «15 часов 50 минут, — как гласит аварийный акт,—«Челюскин» стремительным движением вперед, с одновременным погружением носа скрылся под водой в счислимой широте 68°18′ нордовой и долготе 172°50′,9 западной». Последними на судне оставались капитан В. И. Воронин и завхоз Б. Г. Могичевич. Люди, уже сошедшие на лед, кричали завхозу, стоявшему на планшире: «Могилевич, прыгай на лед!» Но Могилевич, возможно, недооценив серьезности положения, спрыгнул не на лед, а на палубу [1]. В это время судно имело уже такой большой дифферент на нос, что на палубе было почти невозможно держаться на ногах. Могилевич, после того как спрыгнул на палубу, сделал несколько шагов по направлению к носу парохода, круто повернул обратно и, сбитый с ног сдвинувшимися бочками с бензином, скрылся за планширом. Видя, что Могилевичу помочь уже нельзя, капитан Воронин спрыгнул на лед. Через две секунды «Челюскин» навсегда скрылся в морской пучине.

Уже на следующий день после гибели «Челюскина» в Москве, по инициативе товарища Сталина, была создана комиссия для оказания помощи челюскинцам, возглавлявшаяся выдающимся деятелем советского государства, заместителем председателя Совнаркома СССР В. В. Куйбышевым.

В. В. Куйбышев.
Председатель Правительственной Комиссии по спасению челюскинцев.

В кратчайший срок были мобилизованы разнообразные виды транспорта для снятия оставшихся на льду людей: собачьи упряжки, самолеты, аэросани и дирижабли, а позже и мощный ледокол «Красин», вышедший из Ленинграда 29 марта и направившийся к месту катастрофы через Панамский канал. Центр тяжести спасательных операций ложился на самолеты. Базой этих операций было избрано селение Ванкарем на Чукотском побережье, куда направились самолеты из Петропавловска-на-Камчатке, Охотска, Владивостока, Хабаровска и Аляски.

В лагере челюскинцев на дрейфующих льдах складывался суровый, но весьма организованный быт. Много смекалки было проявлено при строительстве и оборудовании жилья (бараков, отепленных палаток). Расчищался аэродром. Регулярно велись обширные ледовые, гидрологические и метеорологические наблюдения. В свободное время занимались кружки и даже был семинар по диалектическому материализму.

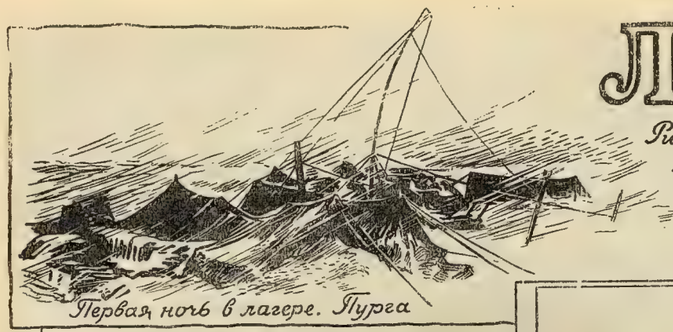
В телеграмме, адресованной в лагерь челюскинцев, товарищи Сталин, Молотов, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе и Каганович писали:

«Шлем героям-челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за Вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию Вам помощи. Уверены в благополучном исходе Вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику Вы впишете новые славные страницы».

[1] Подробности гибели Б. Г. Могилевича изложены по официальному акту от 18 февраля 1934 года.

Лагерь

Рисунки челюскинца художника Ф. РЕШЕТНИКОВА



Первая ночь в лагере. Пурга

В палатке кочегаров

Дымовой сигнал для самолетов

Продовольственный склад

В ЛАГЕРЬ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ (ПОЛЯРНОЕ МОРЕ)

НАЧАЛЬНИКУ ЭКСПЕДИЦИИ т. ШМИДТУ

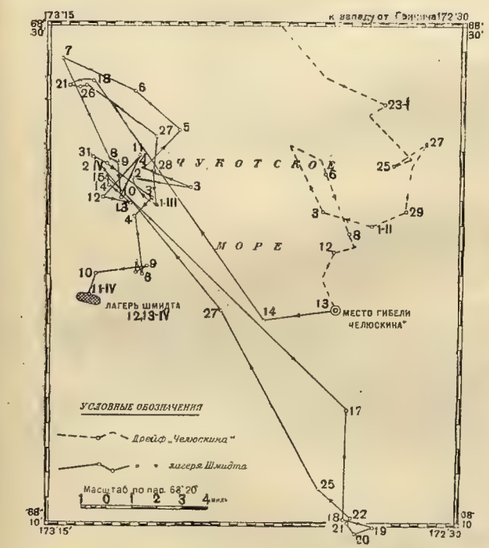
Шлем героям - челюскинцам горячий большевистский привет. С восхищением следим за Вашей героической борьбой со стихией и принимаем все меры к оказанию Вам помощи. Уверены в благополучном исходе Вашей славной экспедиции и в том, что в историю борьбы за Арктику Вы впишете новые славные страницы.

И Сталин
В Молотов
К Ворошилов
В Куйбышев
С Орджоникидзе
А Жданов

Уэлена из фотопластинок

Челюскинцев

Первый митинг



Заседание бюро ячейки ВКП(б)

Трещина на льду разорвавшая барак

Расчистка шестого аэродрома

Крайне неблагоприятные условия погоды долго препятствовали полетам в лагерь челюскинцев. Первый полет был сделан 5 марта летчиком А. В. Ляпидевским, который, снизившись на подготовленный челюскинцами вблизи лагеря аэродром, доставил на своем самолете в Уэлен десять женщин и двоих детей. Вскоре самолет Ляпидевского вышел из строя, и операции по вывозу челюскинцев были временно прекращены. 30 марта из Нома на Аляске вылетел летчик С. Леваневский, имея у себя на борту уполномоченного правительственной комиссии Г. А. Ушакова. При вынужденной посадке вблизи мыса Онман этот самолет был поврежден и вышел из строя. 7 апреля из Ванкарема в лагерь Шмидта вылетели сразу три самолета: летчиков Н. П. Каманина, В. С. Молокова и прилетевшего из Аляски М. Т. Слепнева. На самолете Слепнева в лагерь вылетел и Г. А. Ушаков.

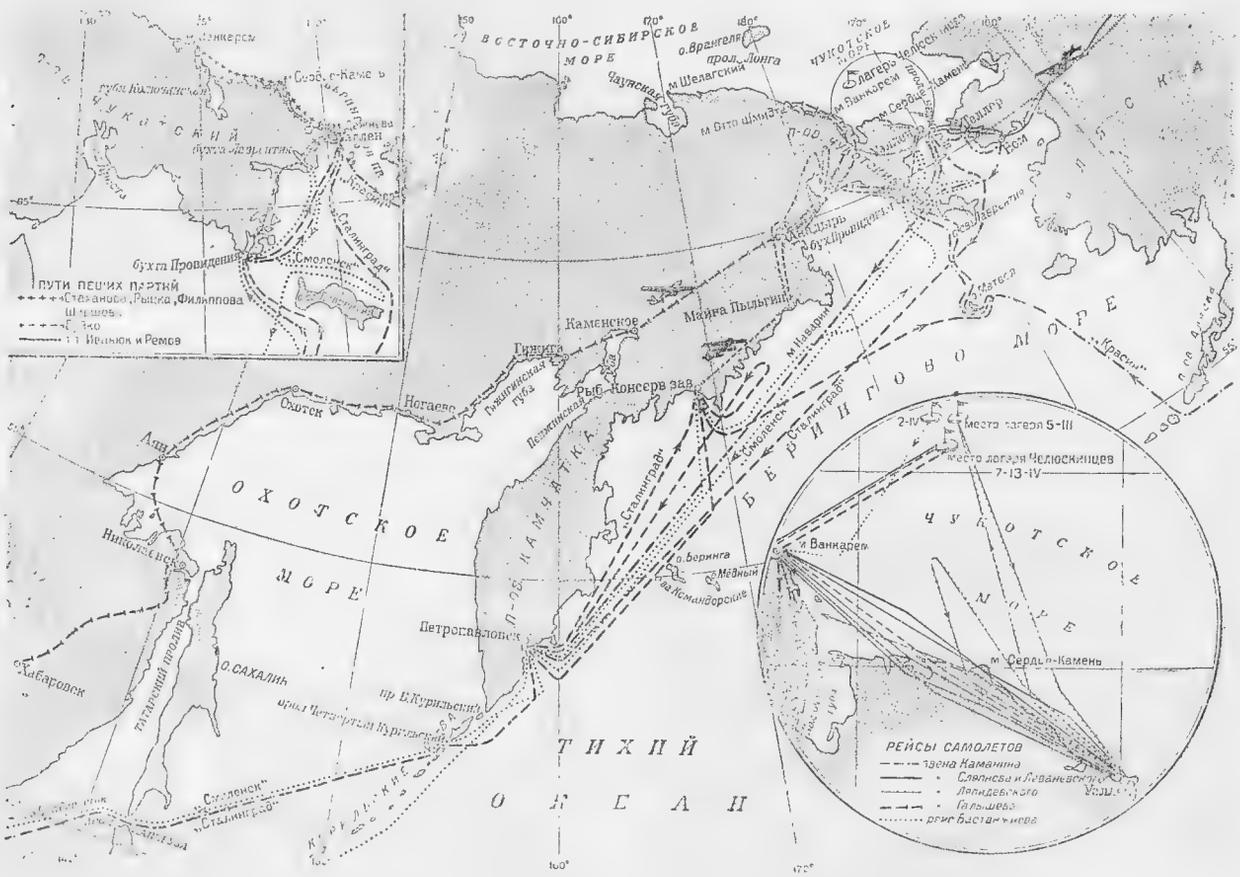
В своем донесении, переданном по радио, Ушаков описывает лагерь челюскинцев следующим образом:

«Я пробыл в лагере трое суток. Он со всех сторон окружен сильно торошенными льдами. Люди размещены в одном бараке и десяти палатках, отепленных фанерой. Во всех помещениях имелись камельки, при помощи которых легко поддерживалась комнатная температура. Палатки освещались изобретенными челюскинцами бензиновыми лампами. Лагерь имел продовольствие, топливо, теплую одежду, отдельные кухни, пекарню.

Однако кажущаяся с первого взгляда спокойная, благоустроенная жизнь лагеря при ближайшем ознакомлении оказывается жизнью на вулкане. Весь лагерь живет в непрестанном напряженном ожидании наступления льдов. Опасность грозит каждое мгновение.

8 апреля льды начали наступление на лагерь. В полдень ледяным валом снесло кухню. 9 апреля лагерь пережил самое сильное сжатие со дня гибели «Челюскина». В два часа утра новый высокий ледяной вал с шумом двинулся в сторону лагеря. Скоро был сметен, замят льдом барак, разрушен один моторный бот, погребена часть лесных материалов, совершенно разрушен аэродром».

В следующие дни полеты в лагерь Шмидта продолжались. В них, кроме уже указанных летчиков, приняли участие И. В. Доро-



Пути спасательных экспедиций к лагерю „челюскинцев".

ПРАВДА
Орган Центр. Ком. и Моск. Ком. ВКП(б)
АПРЕЛЬ
21
1934 г.
СУББОТА.
№ 110 (5010).
ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА.
О присвоении звания ГЕРОЕВ СОВЕТСКОГО СОЮЗА летчикам, осуществившим спасение челюскинцев.

Первая полоса газеты „Правда" от 21 апреля 1934 года, с постановлением ЦИК СССР о присвоении звания Героев Советского Союза летчикам, осуществившим спасение челюскинцев.

нин и М. В. Водопьянов. Летчик Бабушкин вылетел со своим бортмехаником из лагеря самостоятельно на починенном «домашними средствами» «Ш-2». 11 апреля, по приказанию правительственной комиссии, из лагеря вывезен был О. Ю. Шмидт, получивший на льдине легочное заболевание и направленный затем на самолете Слепнева в Ном на Аляске. Последние челюскинцы — капитан Воронин и радист Кренкель — были сняты со льдины 13 апреля. Исключительные по своей трудности операции по вывозу челюскинцев были блестяще завершены, обошлось без единой человеческой жертвы.

Железная выдержка челюскинцев и героическая работа советских летчиков вызвали восхищение во всем мире. Возвращение челюскинцев и летчиков через Владивосток в Москву было сплошным триумфальным шествием, а встреча их в красной столице превратилась в народный праздник. Все челюскинцы были награждены орденами.

Из материалов Правительственной комиссии по спасению челюскинцев видно, что председатель комиссии В. В. Куйбышев почти ежедневно докладывал товарищу Сталину о ходе спасательных операций и положении на льдине. Иосиф Виссарионович лично давал указания и требовал, чтобы использовать решительно все средства для спасения людей.

По предложению И. В. Сталина, В. М. Молотова, К. Е. Ворошилова, В. В. Куйбышева и А. А. Жданова, в связи с блестящим завершением спасательных работ, правительство установило высшую в СССР степень отличия, связанную с проявлением героического подвига, — звание Героя Советского Союза.

Первыми были удостоены высокого звания Героев Советского Союза летчики, спасшие челюскинцев: А. В. Ляпидевский, С. А. Леваневский, В. С. Молоков, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов и И. В. Доронин.

На приеме челюскинцев в Кремле товарищ Сталин говорил о мужестве летчиков, спасших челюскинцев. «Но одного мужества мало, отметил товарищ Сталин, — нужна еще организованность. Эту большевистскую организованность проявили челюскинцы на льдине».

Значительную часть своего выступления товарищ Сталин посвятил вопросу о том, какие корабли необходимы для плавания в Арктике, призывал сделать серьезные выводы из челюскинского урока. Он обращал внимание не только на ходовые качества судна, на прочность корпуса, но и на уют, который должен быть создан на корабле, снабжение экспедиции хорошим питанием и отличной судовой библиотекой, в которой обязательно должны быть книги о полярных путешествиях, о героике борьбы с суровой северной природой, книги, сильные правдой подлинной жизни, жизни мужественной и целеустремленной.

Товарищ Сталин отметил, что нужно использовать накопленный мореплавателями материал, но еще нужнее самим проникнуть

Встреча челюскинцев в Москве на Красной площади. На трибуне мавзолея Ленина—товарищи И. В. Сталин, М. И. Калинин, К. Е. Ворошилов, Л. М. Каганович, А. М. Горький, О. Ю. Шмидт, А. В. Ляпидевский, Н. П. Каманин, М. Т. Слепнев, М. В. Водопьянов, И. В. Доронин, М. С. Бабушкин.

во все уголки Арктики, не останавливаясь перед районами, получившими у прежних исследователей самую скептическую оценку. Нужно так изучить полярные моря, чтобы северные корабли могли плавать от северо-западных районов Союза до дальневосточных и обратно. Нужно так освоить Арктику, чтобы наши корабли могли плавать по этому пути так же регулярно и бесконтрольно, как по давным-давно освоенным морям.

Спустя несколько дней в Кремле состоялось специальное техническое совещание, посвященное вопросам судостроения, на котором присутствовала группа участников экспедиции «Челюскина». На этом совещании было принято решение построить ледоколы, аналогичные ледоколам «Ермак» и «Красин», хорошо оправдавшим себя в полярных условиях.

В 1934 году задание пройти из Владивостока в Мурманск в течение одного навигационного сезона получил советский ледорез «Литке». Экспедиция должна была выполнить и ряд побочных заданий: освободить и вывести на чистую воду зазимовавшие осенью 1933 года у острова «Комсомольской правды» пароходы Первой ленской экспедиции («Товарищ Сталин», «Володарский» и «Правда»), оказать помощь в проводке судов Второй ленской экспедиции, направлявшихся из Архангельска в устье Лены, и, наконец, выполнить научно-исследовательские работы.

«Федор Литке», называвшийся первоначально «Earl Grey», был построен в 1909 году. В Канаде он зимою обслуживал почтово-пассажирскую линию между Квебеком и островами принца Эдуарда, а летом охранял ньюфаундлендские рыбные промыслы. Корабль, специально предназначенный для плавания во льдах, построен чрезвычайно крепко и имеет две машины общей мощностью в 7000 индикаторных сил. В отличие от ледоколов и обычных ледокольных пароходов, «Литке» не ломает лед, давя его своей тяжестью, а действует только лобовыми ударами форштевня, почему он и получил название «ледореза». От обычных ледокольных пароходов «Литке» отличается также необычайно изящной внешней формой.

В 1914 году «Earl Grey» был приобретен царским правительством с целью обслуживания Архангельского порта и зимней навигации в Белом море. По прибытии в Архангельск ледорез был переименован в «Канаду». С 1920 года он стал называться вспомогательным крейсером «III Интернационал», а свое настоящее имя — «Федор Литке» — получил в 1922 году. Первое свое арктическое плавание «Литке» совершил в 1920 году, когда ходил в Карское море на помощь затертому во льдах «Соловью Будимировичу». После этого ледорез работал в Азовском море, в 1928 году был переведен на Дальний Восток и попал в Арктику только в 1929 году. Под начальством капитана К. А. Дублицкого он совершил к острову Врангеля поход, за который был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Зимой 1931/32 года «Литке», которым тогда командовал капитан Н. М. Николаев, совершил исключительное по своей трудности плавание в Охотском море: ледорез прошел льдами свыше 3 тысяч миль, причем в течение двух месяцев находился в ледовом дрейфе. В 1932 году «Литке», в качестве головного судна большого каравана судов, ходил из Владивостока в Колыму. Из этой крайне тяжелой экспедиции, имевшей зимовку в Чаунской губе (на Чукотском побережье), ледорез вернулся только в январе 1934 года. После того как в Японии был произведен

ремонт, ледорез получил почетное задание пройти в одну навигацию Северным морским путем с востока на запад — из Тихого океана в Атлантический.

Командование судном находилось в руках капитана Н. М. Николаева, руководителем научной части был назначен проф. В. Ю. Визе.

«Литке» покинул Владивосток 28 июня 1934 года и, зайдя с целью пополнения запасов угля и пресной воды в Петропавловск-на-Камчатке и в бухте Провидения, 13 июля через Берингов пролив вышел в Чукотское море. Состояние льдов в Чукотском море было более благоприятным, чем в годы плавания «Сибирякова» (1932) и «Челюскина» (1933). Тем не менее льды в районе мыса Шмидта, сплотившиеся под влиянием упорно дувших северо-западных ветров, задержали корабль на десять суток. Во время стоянки во льдах в ожидании улучшения ледовых условий имевшийся на борту ледореза небольшой самолет «Ш-2» совершил, под управлением летчика Ф. К. Куканова, полет с целью выяснения состояния льда в северной части пролива Лонга. Так как разведка не дала определенных результатов, было решено следовать обычной тактике ходящих на Колыму капитанов; то-есть держаться вблизи берега.

25 июля льды под влиянием восточных ветров несколько разредило. «Литке» продолжал свое плавание и утром следующего дня миновал мыс Шмидта, район которого вследствие особенно тяжелых ледовых условий пользуется среди мореплавателей дурной славой. Держась так называемой «прибрежной полыньи», имевшей в ширину от 1 до 3 миль, ледорез успешно продвигался вперед и 28 июля, пройдя мыс Шелагский, вышел на чистую воду. Это плавание «Литке» у берегов Чукотки было затруднено, пожалуй, не столько льдами, сколько полным отсутствием глубин на карте в наиболее часто посещаемой судами прибрежной части моря, а также отсутствием на берегу навигационных знаков.

При подходах к мысу Медвежьему (недалеко от устья реки Колымы) ветер подул с SSW, и ртуть в термометре внезапно поднялась до +16°. Воздух наполнился мглой, через которую солнце еле просвечивало в виде меднокрасного диска. Отчетливо стал слышен запах гари. Эти необычные для полярного моря явления, несомненно были вызваны лесными пожарами на северо-востоке Сибири, достигавшими, очевидно, больших размеров. О запахе гари и «сухом тумане» сообщала по радио также станция на острове Большом Ляховском. Мглу и едкий запах «Литке» испытал еще раз позже, когда он подходил к бухте Тикси.

Пополнив у мыса Медвежьего запасы пресной воды (вода оказалась здесь, впрочем, чуть-чуть солоноватой), «Литке» взял курс на остров Четырехстолбовой — один из островов группы Медвежьих. На пути к этому острову были встречены довольно сплоченные льды, необычайно загрязненные; по виду льды напоминали зимнюю свалку мусора где-нибудь за городом. 31 июля ледорез обогнул Медвежьи острова с севера и взял курс на пролив Лаптева. Экспедиция воспользовалась случаем, чтобы произвести в тогда еще совсем мало изученном Восточносибирском море гидрологический разрез от Медвежьих островов к Новосибирским. Вместе с тем через каждые 5 миль измерялась глубина моря. В ледовом отношении этот участок пути не представлял никаких затруднений — ледорез шел все время либо чистой водой, либо сильно разреженным льдом.

Утром 2 августа открылся берег острова Большого Ляховского. Сделанные капитаном астрономические наблюдения показали, что за время перехода от Медвежьих островов к Новосибирским корабль, несмотря на дувшие ветры северных румбов, снесло на 24 мили к северо-западу; это подтверждает существование на данном участке Северного морского пути отжимного течения. В самой

Ледорез „Литке" в крупнобитых льдах.

Капитан Н. М. Николаев.

середине пролива Лаптева «Литке» совершенно неожиданно обнаружил не показанную на карте банку. Беглое обследование банки показало, что наименьшая глубина над ней равна 7 метрам и что горизонтальные размеры ее весьма невелики. В 1936 году эта же банка была замечена пароходом «Смоленск».

Переход от Новосибирских островов до устья Лены был сделан почти по чистой воде, и 4 августа «Литке» вошел в бухту Тикси. В 1932 году, когда бухту Тикси посетил «Сибиряков», здесь, кроме строившейся метеорологической станции, не было ничего. В момент прихода «Литке» в бухте Тикси жили сто восемьдесят шесть человек, занятых на постройке порта.

Приняв с баржи, подведенной к ледорезу «Леной», 850 тонн угля, «Литке» 9 августа снялся с якоря и последовал к островам «Комсомольской правды», куда прибыл 12 августа. Встреченная на пути полоса льда шириной около 90 миль не представила затруднений.

Пароходы Первой ленской экспедиции, которые «Литке» должен был освободить, стояли в это время в неподвижном припайном льду, сплошь покрывавшем пролив между островами «Комсомольской правды». Кратчайшее расстояние до судов составляло 5 миль. «Литке» приступил к форсированию льда. Вначале толщина припая была невелика, и ледорез продвигался довольно удачно. Вскоре, однако, толщина льда стала увеличиваться; когда она достигла 1,5 метра, ледорез, по своей конструкции совершенно не приспособленный к форсированию сплошного льда, стал продвигаться с большим трудом, отвоевывая буквально метр за метром. На преодоление 5 миль невзломанного припая «Литке» понадобилось пять суток непрерывной ожесточенной работы. Подрывание льда аммоналом не дало положительных результатов. После упорной борьбы «Литке» 17 августа подошел к пленным судам Первой ленской экспедиции, которые приветствовали своего освободителя ружейными залпами и криками «ура».

После того как ленские суда были выведены на чистую воду, «Литке» оставался у островов «Комсомольской правды» до 21 августа, чтобы исправить повреждения. «Володарский» пошел в бухту Тикси за углем, «Правда» последовала в бухту Нордвик, чтобы выгрузить там грузы, вывезенные из Архангельска еще в 1933 году. Пароход «Товарищ Сталин» оставался вместе с «Литке»; ледорезу предстояло провести этот пароход через льды Карского моря до острова Диксона.

Во время стоянки у островов «Комсомольской правды» самолет экспедиции «Ш-2» сделал разведку в восточную часть пролива Вилькицкого; было выяснено, что там находится перемычка невзломанного льда шириной около 12—15 миль. Через несколько дней в этой перемычке был пробит канал ледоколом «Ермак», который выводил в море Лаптевых суда Второй ленской экспедиции. Воспользовавшись каналом, «Литке» вошел в пролив Вилькицкого и 22 августа стал на якорь у мыса Челюскина, где произошла дружеская встреча с «Сибиряковым» — первым судном, прошедшим Северо-восточным проходом из Атлантического океана в Тихий. Кроме «Сибирякова», у мыса Челюскина стояли ледокол «Ермак», грузовой пароход «Байкал» и речной буксир «Партизан Щетинкин». Проводку через льды пролива Вилькицкого «Партизана Щетинкина» взял на себя «Литке». Несмотря на безусловную рискованность этой операции (толщина обшивки «Щетинкина» равна только 7 миллиметрам), она прошла под руководством капитана Н. М. Николаева без каких-либо осложнений.

24 августа «Литке» продолжал свое плавание на запад, имея у себя в кильватере пароход «Товарищ Сталин». До острова Русского море было свободно от льдов, но далее были встречены ледяные поля весьма значительных размеров. Обход льда сильно затруд-

нялся туманной погодой. Только 2 сентября ледорез бросил якорь у острова Диксона. Здесь «Литке» оставался до 14 сентября, временно обслуживая Карскую операцию.

17 сентября «Литке» через Югорский Шар вышел в Баренцово море и 20 сентября прибыл в Мурманск, горячо приветствуемый общественностью города.

На следующий день на «Литке» был большой праздник: из Москвы прибыла телеграмма за подписью И. В. Сталина и товарищей Молотова, Кагановича, Калинина, Ворошилова, Куйбышева, Орджоникидзе, Андреева, Микояна и Жданова. Руководители партии и правительства писали:

«Горячо приветствуем и поздравляем участников экспедиции ледореза «Литке», впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию сквозной поход с Дальнего Востока на запад.

Успехи экспедиции «Литке» свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды и глубоких знаниях Арктики у руководителей экспедиции. В славном походе «Литке» мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный путь нашей великой социалистической Родины».

От двух предшествовавших советских экспедиций по Северному морскому пути поход «Литке» отличается не только тем, что он прошел этот путь с востока на запад; но и тем, что это было первое безаварийное плавание по Северному морскому пути в одну навигацию. Поход «Литке» явился новым блестящим достижением в деле освоения Северного морского пути — основной проблемы Советской Арктики.

ЛИТЕРАТУРА

Визе В. Ю. На «Сибирякове» и «Литке» через ледовитые моря. Два исторических плавания 1932 и 1934 гг. М., 1946.

(В эту книгу вошли с небольшими сокращениями две ранее вышедшие книги: «На «Сибирякове» в Тихий океан», Л., 1934 и «Владивосток—Мурманск. Плавание «Литке» в 1934 году», Л., 1936).

Дневники челюскинцев, Л. 1935.

Как мы спасали челюскинцев. Под редакцией О. Ю. Шмидта и Л. З. Мехлиса, изд. «Правды», М., 1934.

Поход «Челюскина». Под редакцией О. Ю. Шмидта и Л. З. Мехлиса, изд. «Правды», 2 тома, М., 1934.

Научные результаты работ экспедиции на «Челюскине» и в лагере Шмидта, 2 тома, Л., 1938.

«Труды Арктического института», т. X (1933) и т. XXIX (1935).

Шнейдеров, Поход «Сибирякова», М., 1933.

Хмызников П. и Ширшов П., На «Челюскине», Л., 1936.

Одна из марок серии, посвященной первым Героям Советского Союза—участникам спасения челюскинцев. На снимке марка в честь М. Т. Слепнева.

ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Первые советские экспедиции, осуществившие сквозное плавание по Северному морскому пути в одну навигацию, не были изолированными предприятиями. Одновременно со снаряжением этих экспедиций советское правительство реализовало широкий план создания современной технической и научно-исследовательской базы для учреждения нормального коммерческого мореплавания по Северному морскому пути. Для этого нужны были новые суда: мощные ледоколы, ледокольные пароходы и специальные грузовые пароходы; регулярная ледовая разведка; сеть метеорологических радиостанций; хорошо организованная служба льда и погоды; надежные морские карты; навигационные знаки и маяки на побережье материка и на островах Арктики; полярные порты и угольные базы.

Советское правительство предоставило Главному управлению Северного морского пути необходимые средства для практического освоения великой морской полярной магистрали. В результате исключительно большого масштаба работ, выполненных по плану, который был начертан товарищем Сталиным, задача установления торгового мореплавания по Северному морскому пути была в основном разрешена в течение семи—восьми лет.

Картина постепенного развертывания в советское время торгового мореплавания по полярным морям, особенно в сопоставлении с робкими попытками, предпринятыми в этом направлении до Великой Октябрьской социалистической революции, чрезвычайно показательна, а потому мы считаем необходимым дать хотя бы в общих чертах представление о том, как развивалось торговое мореплавание в Советской Арктике.

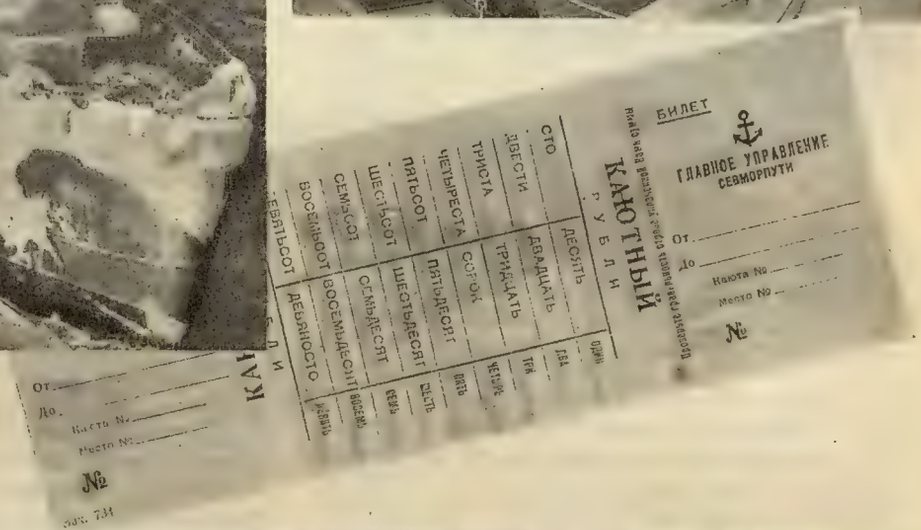
Краткий обзор транспортных грузовых операций по Северному морскому пути мы даем здесь по основным линиям перевозок, а именно: 1) плавания к устьям западносибирских рек с запада (карские операции), 2) плавания к устью Лены и в Хатангскую губу с запада (западноленские операции), 3) плавания туда же с востока (восточноленские операции), 4) плавания в устье Колымы (и в Певек) из Тихого океана (восточноколымские операции), 5) плавания туда же с запада (западноколымские операции), 6) малокаботажные плавания (между устьями сибирских рек), 7) сквозные плавания по Северному морскому пути.

Карские операции. Плавания капитана Виггинса и Норденшельда в семидесятых годах прошлого столетия фактически открыли Карское море как торговый путь из Европы в устья Оби и Енисея. С этого времени Карское море почти ежегодно посещалось торговыми судами. Следующая табличка показывает число торговых судов, совершивших удачные рейсы к устьям западносибирских рек [1]:

Годы	Число судов
1876 — 1879	13
1880 — 1889	7
1890 — 1899	27
1900 — 1909	8
1910 — 1919	37
1920 — 1929	87
1930 — 1939	324

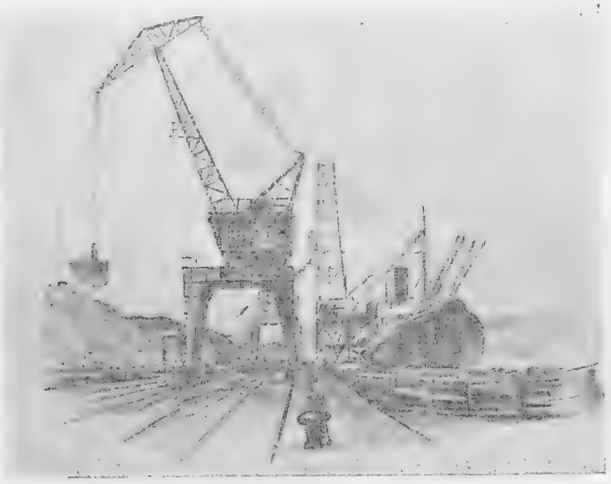
В более или менее широком масштабе морской путь в Обь и Енисей был впервые использован в 1893 году, когда из Европы

[1] При подсчете числа плаваний за целое плавание приняты только такие, которые были совершены в оба конца. Плавания же в одном направлении (из Европы в Сибирь и из Сибири в Европу) считались за пол-плавания.



Будни арктической навигации

Вверху слева: ледокол на стоянке после осенней проводки; вверху справа: караван в разреженных льдах; в центре: пассажирский билет для плавания по Северному морскому пути; внизу: разгрузка судов на рейде.



Новый Мурманск. Угольная пристань.
Зарисовка худ. А. Меркулова.

в устье Енисея было доставлено около 1500 тонн рельсов для Сибирской железной дороги. Эта морская операция, выполненная под военным русским флагом при помощи шести судов (частью под начальством лейтенанта Добротворского, частью под командой Виггинса), прошла удачно. В 1897 году на двенадцати судах в устья Енисея и Оби было доставлено свыше 4500 тонн груза. В 1905 году Министерство путей сообщения, под давлением военных событий на Дальнем Востоке, снова обратило внимание на Карское море. Под начальством И. С. Сергеева была организована экспедиция в составе двадцати двух судов, доставивших в устье Енисея 12 тысяч тонн груза.

Несмотря на то, что уже до революции возможность эксплоатации Северного морского пути к устьям западносибирских рек была доказана и научно и практически, экономически этот путь не был освоен. Частным предпринимателям, руководствовавшимся только стремлением к наживе и действовавшим разрозненно, решение карской проблемы было совершенно не под силу. Так, например, в 1906 году организовалось «Пароходство торговых моряков», имевшее целью эксплоатировать морской путь в Енисей. Это общество рассчитывало на беспошлинный ввоз товаров в Енисей. Когда правительство отказало в этом, Пароходство распалось, даже не приступив к своей деятельности. Та же участь и по той же причине постигла в эти же годы «Сибирское общество промышленности», которое, помимо эксплоатации морского пути в Енисей, предполагало обставить этот путь в навигационном отношении и в частности устроить на берегах Карского моря радиостанции.

Пользуясь безразличием русских правительственных кругов, морской путь в Сибирь попытались прибрать к своим рукам предприимчивые иностранцы. В 1912 году некий И. Лид организовал акционерное общество в основном на базе иностранного капитала. Это общество ежегодно отправляло пароходы в Обь и Енисей вплоть до Великой Октябрьской социалистической революции. Между прочим, на одном из зафрахтованных этим обществом пароходов — «Correct» — в 1913 году совершил плавание в Енисей Ф. Нансен.

Что касается царского правительства, то оно обращало внимание на Северный морской путь (как, впрочем, и на все важнейшие проблемы Севера) только в момент, когда его к этому вынуждали осложнения во внешней политике и военная опасность. Большая Карская экспедиция 1905 года была вызвана русско-японской войной; империалистическая война 1914—1917 гг. заставила царское правительство выстроить Мурманскую железную дорогу и создать на севере ледокольный флот; наконец, оборудование Карского моря знаками и радиостанциями также в значительной степени было начато в силу военных соображений.

Можно отметить, что в 1912 году Государственная дума, по настоянию сибирской группы депутатов, приняла резолюцию, в которой указывалось, что Дума считает «крайне необходимым установление торговых плаваний Северным морским путем через Карское море в устья рек Оби и Енисея». В результате при Министерстве торговли и промышленности было организовано междуведомственное совещание, но торговые плавания через Карское море так и не были

Старый Мурманск. Последний „чемодан“ — один из сборных бараков, построенных в 1919 году интервентами.
Зарисовка худ. А. Меркулова.

Усть-Енисейский порт. На рейде суда второй Карской экспедиции 1921 года.

осуществлены, если не считать упомянутых выше попыток иностранного капитала.

С установлением советской власти проблеме превращения морского пути в Обь и Енисей в нормальную транспортную магистраль стало уделяться самое серьезное внимание. В апреле 1919 года В. И. Ленин подписал декрет об организации Сибирского революционного комитета, на который возлагались работы по восстановлению хозяйства Сибири. Вскоре после своей организации Сибревком создал Комитет Северного морского пути [1], который должен был исследовать Северный морской путь «в целях превращения его в артерию постоянной практической связи, а также для технической организации и осуществления товарообмена с заграницей и транспортировки грузов в Европейскую Россию этим путем через устья рек Оби, Енисея, Лены и Колымы». В 1920 году Комсеверпуть организовал так называемую «хлебную экспедицию», имевшую задание доставить в Архангельск сибирский хлеб (всего из Сибири, главным образом из Оби, было вывезено 10 373 тонны груза). Начиная с 1920 года, торговые плавания по Карскому морю, так называемые карские экспедиции, стали совершаться ежегодно. Этим экспедициям уделял большое внимание В. И. Ленин, лично следивший за их осуществлением.

Задача транспортного освоения морского пути в Обь и Енисей была разрешена еще в конце периода социалистической индустриализации страны (1929—30 годы). На Оби и Енисее были проведены всесторонние гидрографические изыскания, путь был обставлен и оборудован для безопасного плавания судов, созданы порты и угольные базы. В общем грузообороте карских операций ведущим предметом вывоза является высококачественный сибирский лес, который отгружается главным образом из Игарки.

Усиление технических средств и приобретенный опыт плавания по Карскому морю имели следствием весьма заметное удлинение сроков навигации на западном участке Северного морского пути. За время с 1920 по 1928 год фактическая навигация на этом участке продолжалась 35 дней, а после 1928 года в среднем 73 дня, то-есть продолжительность навигации увеличилась больше чем вдвое. Грузовые пароходы под проводкой ледоколов стали входить в Карское море в среднем на семнадцать дней раньше и выходить из него на двадцать один позже, чем до 1929 года. Если такое удлинение фактической навигации в основном вызвано усилением технических средств и приобретением навигационного опыта, то известную роль здесь, несомненно, сыграло и потепление Арктики, повлекшее за собой уменьшение ледовитости Карского моря. В качестве примера можно указать, что за десятилетие (1929—1938) южная часть Карского моря (к югу от Маточкина Шара) была в конце навигации каждый год совершенно свободна от льдов, тогда как по наблюдениям до 1929 года вероятность встречи здесь льдов составляла в это время года около 30%. Общее количество льдов в окраинных морях Советской Арктики в августе составляло в начале сороковых годов текущего

[1] В 1928 году Комитет северного морского пути был преобразован в Государственное северосибирское акционерное общество «Комсеверпуть». Оно было ликвидировано в 1933 году в связи с организацией Главного управления Северного морского пути.

века половину того количества, которое наблюдалось здесь в середине двадцатых годов.

В 1930 году впервые два грузовых парохода, возвращаясь из Енисея в Европу, использовали путь вокруг мыса Желания. В 1940 году этим же путем прошел из Баренцова моря в Карское ряд транспортных судов в начале навигации. В последние годы известны случаи, когда суда в одну навигацию совершали два рейса между портами Баренцова (Белого) и Карского морей. Так, в 1940 году пароход «Диксон», совершив рейс Архангельск—Тикси—Мурманск, успел выполнить еще второй рейс: Мурманск—Дудинка—Мурманск. В этом же году двойной рейс в Карское море выполнил пароход «Мироныч».

Касаясь морских сообщений с Енисеем, можно еще упомянуть о моторном боте «Полярник», в 1938 году впервые совершившем плавание из Ленинграда в Красноярск через Беломорско-Балтийский канал и Югорский Шар.

Большое значение для освоения мореплавания в Карском море имеет строительство портов. Еще в 1921 году В. И. Ленин подписал постановление о сооружении порта в устье Енисея, который был выстроен в 1923 году (Усть-Енисейский порт)[1]. В Обской губе порт, названный Новым Портом, был построен Комитетом Северного морского пути.

Перегрузочные операции на Енисее совершались до 1928 года в Усть-Енисейском порту, в последующее же время перегрузочная база была перенесена в Игарку (в 725 километрах от бара Енисея), где теперь находится порт, доступный для больших морских пароходов. На прекрасные условия стоянки судов в протоке у Игарки впервые указал в 1927 году капитан П. Ф. Очередько, в результате чего Комсеверпуть отправил в Игарку изыскательскую партию.

Строительство города и порта в Игарке началось в 1928 году, когда здесь жило всего лишь сорок три человека. Уже в 1935 году население Игарки составляло двенадцать тысяч человек. В 1931 году в Игарке начал строиться лесокомбинат. В 1932—1934 годах в Игарский порт ежегодно заходили около двадцати пяти морских судов, в 1935 году — тридцать пять, в 1937 году — сорок восемь.

Преимущества глубоководного порта Игарки по сравнению с рейдовым Новым Портом, заставили прекратить экспорт леса с Оби и с 1937 года переключить его полностью на Игарку.

Суда, идущие в Енисей, снабжаются углем на Диксоне. В первые годы практической эксплоатации Северного морского пути уголь для этой цели доставлялся со Шпицбергена. Позднее шпицбергенский уголь был заменен более высококачественным углем, доставляемым с Енисея.

Наряду с освоением морских сообщений с Обью и Енисеем все время продолжались работы по изучению морского пути к востоку от Енисея.

Велика заслуга в этом деле гидрографов Комсеверпути, которые на небольших промысловых шхунах шаг за шагом оконтуривали берега, покрывали промерами глубин морские карты, готовили театр морских операций к будущим коммерческим перевозкам.

В 1922 году гидрографами была выполнена съемка реки Пясины. В 1928 году по заданию Комсеверпути к востоку от острова Диксона плавала шхуна «Профессор Житков», осенью потерпевшая аварию в бухте Полынья около Диксона. В следующем году (1929) шхуна Комсеверпути «Зверобой» совершила плавание в залив Миддендорфа, а также организовала две промысловые зимовки — на острове Шокальского и в Пясинском заливе (зимовка Громадского).

В 1930 году из Архангельска под командованием капитана А. К. Бурке вышла шхуна Комсеверпути «Белуха» с целью пройти в устье Лены. Однако дальше шхер Минина, где было устроено промысловое зимовье (74°51′ N, 86°34′ E), она не прошла так как была отозвана в Пясинский залив, где терпела аварию шхуна «Зверобой». В 1931 году «Белуха» должна была повторить попытку пройти из Архангельска в устье Лены. 23 августа судно было в шхерах Минина, а 5 сентября продолжало свой путь на восток и в районе островов Скотт-Гансена вошло в лед. 7 сентября, дойдя до мыса Стерлегова и встретив здесь более сплоченные льды, А. К. Бурке, ввиду необходимости посетить еще ряд промысловых становищ на побережье Карского моря, решил повернуть обратно, предварительно устроив на мысе Михайлова промысловое зимовье (75°02′ N, 87°30′ E).

Во время обоих походов шхуны «Белуха» были собраны ценные материалы по гидрологии и лоции юго-восточного района Карского моря.

Ленские операции. Первый опыт плавания грузовых пароходов из Архангельска в устье Лены был осуществлен в 1933 году. Для этой операции, выполненной

[1] Мысль об устройстве населенного пункта в устье Енисея высказывалась еще в начале XVII века. Так, в приказе мангазейскому воеводе Ивану Биркину (1616 год) говорится, чтобы «послали на Енисейское устье служилых и промышленных людей, сколько человек пригож, а велеть им досмотреть на Енисейском устье, можно ли в котором месте близко устья острог поставить» (Г. Миллер, История Сибири. II, М.—Л., 1941, стр. 233).

Порт Игарка. Погрузка лесоматериалов.

под общим руководством Б. В. Лаврова, были использованы лесовозы «Товарищ Сталин» и «Володарский». Под проводкой ледокола «Красин» эти пароходы вместе с лесовозом «Правда» (имевшим назначение итти в бухту Нордвик) 24 августа покинули остров Диксона и взяли курс к проливу Вилькицкого.

На основании ледовой разведки, незадолго до того предпринятой с гидросамолета А. Д. Алексеевым, путь был избран вдоль опушки шхер, расположенных у азиатского берега. Проводка лесовозов протекала без каких-либо осложнений до Русского острова, где сплоченные льды задержали караван. Только 31 августа караван, к которому присоединились ледокольные пароходы «Русанов» и «Сибиряков», стал на якорь у мыса Челюскина. На следующий день сюда подошел и пароход «Челюскин», следовавший из Ленинграда во Владивосток. Впервые северная оконечность Азии видела такое скопление судов: семь пароходов стояли одновременно у полярной станции мыса Челюскина. 1 сентября лесовозы продолжали свое плавание.

Благополучно достигнув устья Лены и выполнив в бухте Тикси разгрузочные операции, лесовозы «Товарищ Сталин» и «Володарский» в начале второй половины сентября вышли в обратный путь в Архангельск. У кромки льда в море Лаптевых их поджидал ледокол «Красин», под проводкой которого караван (позже к нему присоединилась и «Правда») дошел до пролива Вилькицкого.

В это время под влиянием установившихся морозов море уже было сковано молодым льдом, а старые льды в проливе Вилькицкого сцементировало молодым льдом в одну цельную массу. Этот пролив, пройденный три недели назад без всяких затруднений, оказался теперь, в двадцатых числах сентября, непроходимым для лесовозов даже под проводкой мощного ледокола. Не оставалось другого выхода, как поставить суда на безопасную зимовку. В качестве такого места были выбраны острова «Комсомольской правды» у северо-восточного берега Таймырского полуострова. Об операции по освобождению этих судов ледорезом «Литке» во время его сквозного плавания мы уже писали выше. Все три лесовоза вернулись в Архангельск только в следующем (1934) году.

Ледокольный пароход «Русанов», следовавший в 1933 году вместе с Первым ленским караваном, имел задачей устройство в бухте Прончищевой (на восточном берегу Таймырского полуострова) охотничье-промыслового становища. Эта задача «Русановым» была выполнена, несмотря на очень тяжелые условия разгрузки в бухте Прончищевой.

После того как «Красин» в 1933 году провел в бухту Тикси лесовозы, он в том же году провел из устья Оби в устье Лены речной пароход «Первая пятилетка». Эта операция, которой руководил капитан В. Л. Модзалевский, была выполнена успешно.

В 1934 году в устье Лены с запада были направлены грузовые пароходы «Молотов», «Сакко» и «Байкал», к которым был присоединен речной буксир «Партизан Щетинкин», предназначавшийся для работы на реке Лене. Проводка судов через льды была выполнена ледоколом «Ермак». Вся операция прошла без осложнений, и суда успели вернуться еще до смерзания льдов.

В 1935 году западноленская операция была выполнена в более широком масштабе: на пяти грузовых пароходах в устье Лены было заброшено четырнадцать тысяч тонн груза. Операция обслуживалась ледоколами «Ермак» и «Литке» и прошла без затруднений.

В 1936 году на ленскую операцию опять были поставлены пять пароходов, которые, несмотря на неблагоприятное состояние льдов в северо-восточной части Карского моря в августе, выполнили свое задание.

В 1937 году с грузами в бухту Тикси было направлено десять судов. Из них только три достигли места назначения («Ванцетти», «Беломорканал» и «Молотов»), причем после разгрузки в Тикси они были направлены не на запад, как следовало по плану, а на восток. Пять судов ленской операции были возвращены на запад еще в Карском море (ввиду тяжелого состояния льдов на подходах к проливу Вилькицкого). «Володарский» дошел лишь до мыса Челюскина, а пароход «Ильмень», тоже не достигнув бухты Тикси, провел зиму в дрейфующих льдах моря Лаптевых. Таким образом, ленская операция 1937 года оказалась весьма неудачной, что было вызвано не столько неблагоприятными ледовыми условиями, сколько ошибками, допущенными руководством операциями.

В 1938 году в бухту Тикси с запада ходили четыре парохода, выполнившие рейсы вполне успешно.

Одновременно с западноленскими операциями стали совершаться и морские грузоперевозки в Хатангский район. Первым грузовым пароходом, посетившим бухту Нордвик и пришедшим из Архангельска, была «Правда» (1933). Как уже было упомя-

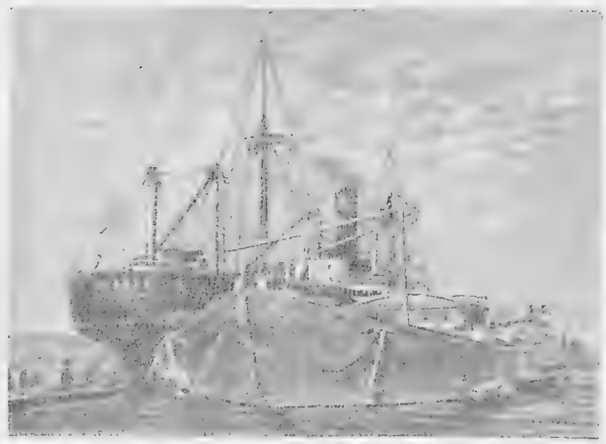
Порт Тикси. Перегрузка на рейде.

нуто, на обратном пути она была вынуждена зазимовать у островов «Комсомольской правды». Разгрузиться в бухте Нордвик «Правде» удалось лишь в следующем году (1934). В 1935 году из Архангельска в Хатангский залив и обратно ходил пароход «Куйбышев». После этого грузовые пароходы заходили в Нордвикский район ежегодно, причем эти операции были выполнены успешно, за исключением рейсов в 1936 и 1937 годах. В 1936 году в бухту Нордвик с запада было направлено три парохода. Как мы уже отметили, вследствие тяжелого состояния льдов в северо-восточной части Карского моря эти суда с Диксона вынуждены были вернуться в Архангельск.

Хотя главный поток грузов для Якутской республики идет в устье Лены с запада, все же некоторое количество грузов доставляется в бухту Тикси из Владивостока [1].

Начало восточноленским операциям положил пароход «Колыма», который под командованием капитана П. Г. Миловзорова ходил в 1927 году из Владивостока в Лену и обратно. «Колыма» снялась с якоря у мыса Медвежьего (около устья Колымы) 21 июля и уже 5 августа была в бухте Тикси. Обратный путь к этому мысу был пройден в четыре дня (11—15 августа).

В 1928 году «Колыма» должна была снова доставить из Владивостока грузы в устье Лены, но на этот раз выполнить ленский рейс не удалось. «Колыма», которой командовал капитан В. П. Сиднев, вышла из устья Колымы 25 июля и, встретив на пути много льда, 6 августа достигла меридиана Хромской губы. Здесь тяжелые льды задержали «Колыму» на несколько дней, и только 11 августа ей удалось войти в пролив Д. Лаптева. 13 августа пароход направился в бухту Тикси, но сейчас же по выходе из пролива встретил льды, заставившие его вернуться к острову Большому Ляховскому. Столь же неудачной была и вторая попытка пройти к устью Лены, предпринятая 16 августа. По словам капитана, «горизонт был забит сплошными непроходимыми льдами», вследствие чего был отдан приказ возвращаться во Владивосток. 19 августа пароход был снова в устье Колымы. Неуспех «Колымы» явился лишь следствием того, что пароход слишком рано повернул обратно. Через пять дней после того, как капитан Сиднев отдал приказ начать обратное плавание, в пролив Д. Лаптева из устья Лены прошла парусно-моторная шхуна «Полярная звезда»— судно, несомненно менее мощное, чем «Колыма», но которое все же справилось со встречными на пути ледовыми препятствиями. Обратный путь от большого Ляховского острова в бухту Тикси «Полярная звезда» совершила в первой декаде сентября уже при вполне благоприятной ледовой обстановке.



Будни Северо-Ленского пароходства. Сверху вниз:
1. Перевалка грузов на речные баржи в бухте Тикси.
2. Караван судов у Булуна.
3. Речные суда на зимнем отстое.

Неудачное плавание «Колымы» в Лену в 1928 году повлекло за собой временное прекращение рейсов по линии Владивосток — Лена. Они были возобновлены только в 1936 году, когда из Владивостока в Лену и далее

[1] До похода «Сибирякова» (1932) снабжение Лены предполагалось производить со стороны Тихого океана. Пролив Вилькицкого многим казался непреодолимым препятствием.

в бухту Нордвик ходил пароход «Смоленск». Между прочим, этот пароход впервые вывез из Нордвика несколько сот тонн соли на Дальний Восток.

В 1938 году из Владивостока в бухту Тикси и обратно ходили два танкера («Ненец» и «Тиксинец»). В 1940 году аналогичные рейсы выполнили пароходы «Беломорканал» и «Волга».

В орбиту экономического влияния Северного морского пути входят не только северные районы Якутии, но и центральная сельскохозяйственная часть республики. В то время как перевозки морем стоят 5—8 копеек с тонно-километра, перевозки по автотрактам обходятся в 1,5—2 рубля.

Капитан П. Г. Миловзоров (1876—1940).

В главе «Море Лаптевых» мы уже отмечали, что приход в 1932 году «Сибирякова» в бухту Тикси и сквозное плавание этого корабля Северным морским путем в одну навигацию явилось решающим моментом для начала интенсивных работ по исследованию устьевого участка реки Лены, представляющего собой как бы ворота громадной Якутской республики в Атлантический и Тихий океан. В результате произведенных в 1933—1934 годах изысканий было окончательно решено строить порт в бухте Тикси (называвшейся во времена Великой северной экспедиции Горелой губой).

Портостроительные работы были начаты здесь в 1934 году.

В настоящее время этот порт наряду с портом Диксон является важнейшим на трассе Северного морского пути.

Постоянное население порта Тикси составляло в 1939 году около семисот человек. На расположенном недалеко от Тикси Быковом мысу имеется рыбопромысловый поселок с населением в восемьсот человек.

Если в начальный период освоения Северного морского пути порт Тикси был только импортирующим, то в настоящее время он одновременно является и экспортирующим. В качестве главных предметов вывоза из порта Тикси намечаются лес, уголь, главным образом из Сангар[1], и рыба. Первый лес из бухты Тикси был вывезен в 1940 году (на Чукотку).

Колымские операции. Вскоре после окончания русско-японской войны в административных кругах России был поднят вопрос об организации пароходных рейсов из Владивостока через Берингов пролив к устью Колымы.

Целью этих коммерческих рейсов должно было быть снабжение Колымского края, ибо доставка в этот край грузов сухопутным путем (из портов Охотского моря или из Якутска) обходилась непомерно дорого. Специальное совещание, которому Совет Министров поручил рассмотрение этого вопроса, пришло к заключению, что немедленная организация коммерческого судоходства на восточном участке Северного морского пути является преждевременной, но признало необходимым произвести гидрографическое обследование этого участка. Главные работы по гидрографическому изучению района Берингов пролив — Колыма были выполнены гидрографической экспедицией на «Таймыре» и «Вайгаче». Кроме того, существенную работу по съемке Чукотского побережья произвела экспедиция геолога И. П. Толмачева, который в 1909 году прошел по всему берегу от Колымы до Берингова пролива. Одновременно с Чукотской экспедицией И. П. Толмачева работала Ленско-Колымская экспедиция геолога К. А. Воллосовича, заснявшая береговую линию от устья Яны до устья реки Алазеи.

В том же (1909) году устье Колымы было обследовано лейтенантом Г. Я. Седовым, который пришел к заключению, что «русское торговое мореплавание к берегам Колымы

[1] Разработка угольного месторождения в Сангар-Хая началась в 1929 году, когда здесь было добыто 1800 тонн угля, и с тех пор неизменно возрастала. В 1927 году в Сангар-Хая было добыто 33 500 тонн угля.

не замедлит развиться на общую пользу дела».

После работ Толмачева и Седова Добровольному флоту было поручено отправить в 1911 году первый грузовой пароход из Владивостока в Колыму. Для этой цели был приобретен норвежский пароход «Prosper», переименованный в «Колыму». По справедливому замечанию старшего штурмана «Колымы» Н. Мукалова, пароход этот совершенно не соответствовал своему назначению; тем не менее «Колыма» ходила по линии Владивосток—Колыма в течение более двадцати лет. Начальником первого колымского рейса был назначен контр-адмирал П. А. Траян. «Колыма» вышла из Владивостока 16 июля 1911 года и 12 августа прибыла в устье Колымы. По словам Н. Мукалова, плавание «Колымы» происходило в полной неизвестности: «Карты заведомо неверны, глубин почти нет. Мы шли с закрытыми глазами». На обратном пути «Колыма» в течение четырех дней была затерта льдами Рейс все же закончился вполне благополучно.

Капитан А. П. Мелехов.
(1898—1942).

Удачное плавание «Колымы» обеспечило организацию регулярных грузовых рейсов из Владивостока в Колыму.

Эти рейсы совершались пароходами «Колыма» и «Ставрополь», причем до 1932 года в Колыму ежегодно ходил только один пароход.

В 1918, 1920, 1921 и 1922 годах, в связи с политическим положением на крайнем северо-востоке Сибири, рейсов в Колыму не было. Под советским флагом первый рейс из Владивостока в Колыму был осуществлен в 1923 году («Ставрополь»). Не всегда плавания в Колыму проходили гладко, и бывали случаи, когда пароход, не будучи в состоянии пробиться на обратном пути через льды, оказывался вынужденным зимовать у Чукотского побережья. Самым неудачным оказался рейс 1919 года, когда «Ставрополь», не достигнув Колымы, повернул у мыса Шмидта обратно и стал на вынужденную зимовку у Колючинской губы. За тридцать навигационных сезонов (1911—1944, за исключением четырех указанных выше лет, когда рейсов не было) вынужденные зимовки случались восемь раз (1914, 1919, 1924, 1929, 1931, 1932, 1933, 1942), что составляет 27% всех рейсов. С усилением технических средств (мощные ледоколы, широко поставленная авиаразведка льдов, служба льда и погоды) и накоплением навигационного опыта вынужденные зимовки во время колымских рейсов должны отойти в область прошлого.

С 1932 года масштаб операций по линии Владивосток — Колыма был резко увеличен. В 1932 году понадобилось перебросить в устье Колымы 11 тысяч тонн грузов, для чего была организована «Северо-восточная экспедиция 1932 года», в состав которой вошло шесть грузовых пароходов («Анадырь» «Север», «Сучан», «Микоян», «Красный партизан» и «Урицкий»), ледорез «Литке» и парусно-моторная шхуна «Темп». Начальство над этим караваном было поручено Н. И. Евгенову. Вследствие крайне неблагоприятного состояния льда у Чукотского побережья суда достигли Колымы только 4 сентября. Плохие разгрузочные условия в устье Колымы и позднее время года позволили разгрузить только около половины всего груза. В конце сентября ввиду невозможности достигнуть в том же году Берингова пролива суда стали на зимовку в Чаунской губе, около острова Раутан. Один только «Урицкий» не достиг безопасной стоянки, так как на пути в Чаунскую губу его затерло льдами. Попытка высвободить пароход, предпринятая «Литке», не увенчалась успехом. «Урицкий» провел в дрейфующих льдах девять с половиной месяцев и только в середине июля следующего года был высвобожден «Литке» из ледового плена.

После благополучной зимовки в Чаунской губе пароходы «Север», «Анадырь» и «Мико-

ян», к которым также присоединился «Урицкий», пошли в Колыму для доставки туда грузов, оставшихся невыгруженными осенью, а «Сучан» и «Красный партизан» направились во Владивосток. В том же году (1933) во Владивосток вернулись «Урицкий» и «Микоян», пароходам же «Север» (совершившему еще рейс в устье Лены) и «Анадырь» пришлось зазимовать вторично, на этот раз недалеко от мыса Биллингса. Эти последние два парохода вернулись во Владивосток только летом 1934 года.

В 1933 году в колымском рейсе участвовали четыре парохода и шхуна «Крестьянка»; всем судам, за исключением парохода «Хабаровск», удалось в тот же год вернуться во Владивосток. Обратный путь от Колымы к Берингову проливу был связан с большими трудностями. Пароход «Свердловск» (капитан А. П. Мелехов) несколько раз испытал сильнейшие ледовые сжатия, причем имел крен до 30°.

«Более трех с половиной суток, — вспоминает капитан Мелехов, — наш корабль лежал в диком крене, и мы слушали ледяную канонаду. То и дело я посылал людей взрывать аммоналом лед вокруг судна. Лед был превращен в кашу. Корабль принял, наконец, почти нормальное положение». Только 1 ноября «Свердловску» удалось выйти на чистую воду в Беринговом проливе. К этому времени на судне был израсходован уже почти весь уголь, и на дальнейшем пути в Петропавловск-на-Камчатке в топки бросали судовую мебель, керосин и муку. Лишь 14 января «Свердловск» прибыл во Владивосток.

Зимой 1933/34 года в районе мыса Биллингса зимовали три парохода: два — Северо-восточной экспедиции 1932 года и один — экспедиции 1933 года. На этих пароходах находилось сто шестьдесят восемь пассажиров, не обеспеченных продовольствием; часть пассажиров к тому же была больна цынгой, и некоторые уже потеряли способность двигаться. Этих пассажиров было решено эвакуировать при помощи самолета. Операция эта была блестяще выполнена летчиком Ф. К. Кукановым. При крайне неблагоприятной погоде, в условиях наступающей полярной ночи, Куканов за короткое время перебросил с зимовавших пароходов на мыс Шмидта и в Уэлен свыше девяноста пассажиров.

В 1934 году на колымский рейс были поставлены четыре парохода, в 1935 году — три (кроме того, два парохода развозили грузы по Чукотскому побережью), в 1936 году — тоже три. Все пароходы выполнили свои задания и вернулись во Владивосток.

Значительная часть грузов, направлявшихся из Владивостока в Колымский район, доставлялась во Владивосток из европейской части СССР южным морским путем или по железной дороге. Так как путь Мурманск—Колыма (2800 миль) в четыре с половиной раза короче пути Одесса—Владивосток—Колыма (12 700 миль), то, естественно, встал вопрос о завозе в устье Колымы части грузов не из Владивостока, а Северным морским путем с запада. Первый рейс на Колыму из Мурманска был совершен в 1935 году пароходом «Рабочий» (капитан М. П. Панфилов), который после выгрузки в Колыме в том же году вернулся в Мурманск. Этим замечательным плаванием было положено начало западноколымским операциям.

Отметим еще, что в 1935 году ледокольный пароход «Русанов» совершил в одну навигацию рейс из Архангельска в устье Индигирки и обратно.

В 1936 году западноколымские операции не были выполнены полностью. В этом году в устье Колымы с запада шли три парохода: «Рабочий», «Володарский» и «Правда». Задержавшись из-за неблагоприятной ледовой обстановки в Карском море, суда только 22 сентября прибыли в устье Колымы. Об обратном плавании в октябре уже не могло быть речи. Недовыгрузив в Колыме из-за позднего времени года около 1500 тонн груза, суда под проводкой «Красина» пошли на восток и 7 октября миновали Берингов пролив.

В 1937 году в устье Колымы с запада были направлены пять пароходов. Из них четыре достигли места назначения и выгрузились, один пароход был возвращен обратно еще в Карском море. На обратном пути из Колымы два парохода западноколымской операции («Правда» и «Крестьянин») зазимовали в проливе Вилькицкого, а другие два («Искра и «Кингисепп») вышли не в Атлантический океан, как следовало по плану, а в Тихий.

В 1938 году западноколымские операции вовсе не состоялись.

В 1939 году из Мурманска в Яну и обратно ходил пароход «Казахстан», а в 1940 году пароход «Революционер», также в одну навигацию, прошел из Мурманска в Чаунскую губу и обратно.

Следует отметить, что завоз по Северному морскому пути грузов для Яны имеет исключительное значение. Сейчас грузы для Яны доставляются с юга (по железной дороге, затем автопутем до Лены, речным путем на Алдан и далее по автотракту до верховьев Яны), причем стоимость перевозки груза достигает 5 тысяч рублей за тонну. Ясно, что стоимость перевозки пароходом в несколько раз дешевле.

Одновременно с установлением ежегодных рейсов Владивосток—Колыма в устье Колымы до 1930 года ходили шхуны американских контрабандистов. Первой американской шхуной, пришедшей в устье Колымы

(в 1911 году), была «Kittiwake»[1]. В 1920 году в Колыму пришли две шхуны — «Polar Bear»[2] и «Bellinda». В 1922 году северные берега Чукотки посетили пять американских шхун, из которых часть дошла до Колымы. Такие рейсы продолжались и в последующие годы. Бывали случаи, что шхуны становились жертвами чукотских льдов.

Так, в 1919 году льдами была раздавлена шхуна «Belvedere», в 1922 году — «Eagle». В 1929 году во льдах потерпела аварию шхуна «Elisif», вынужденная затем выброситься на мель в 7 милях к западу от мыса Биллингса. В 1930 году у мыса Шмидта погибла шхуна «Нанук». С этого года плавания американских шхун в Колыму прекратились.

Крайним восточным пунктом на трассе Мурманск—Владивосток в настоящее время является бухта Провидения, расположенная уже не в Северном Ледовитом океане, а в Тихом.

Капитан А. П. Бочек.

Местные каботажные плавания. Мы видели выше (в главе «Полярные плавания русских в XVI и XVII веках»), что в XVII веке существовало по тому времени довольно оживленное судоходство между устьями Лены, Индигирки и Колымы, преследовавшее чисто практические цели. В начале XVIII века оно совершенно замерло и возобновилось лишь при советской власти. Пионером в этом деле явилась шхуна «Полярная звезда», совершившая в 1926 году переход из устья Колымы в устье Лены, избрав при этом путь через пролив Санникова.

Из дальнейших каботажных плаваний между Леной и Колымой можно отметить плавание парохода «Ленин» (капитан А. П. Бочек) в 1932 году, совершившего переход при весьма благоприятных ледовых условиях, плавание парохода «Север» в 1933 году из Колымы в Лену и обратно и переход шхуны «Темп» из Колымы в Лену в том же году. «Темп» при этом впервые в истории мореплавания прошел проливом Этерикан (между Большим и Малым Ляховскими островами).

Кроме того, в 1933 году была выполнена большая операция по перегону из устья Лены в Колыму пяти речных пароходов и шести барж. Проводка судов осуществлялась пароходом «Ленин» под общим руководством капитана П. Г. Миловзорова. 18 августа, когда караван находился в районе Меркушиной стрелки, суда из-за свежего ветра пришлось ошвартовать к стамухе. Когда ветер усилился, стамуха разрушилась и суда стало дрейфовать и выбрасывать на отмель. Затонули пароход «Революционер» (в 72°30′ северной широты и 147°40′ восточной долготы) и все баржи.

В следующем году (1934), снова под начальством П. Г. Миловзорова, была выполнена аналогичная операция, на этот раз обошедшаяся без аварий. Из Лены в Колыму были переброшены четыре речных парохода и две баржи. В 1935 году из Лены в Колыму были перегнаны четыре речных парохода и шесть барж. Операцией руководил капитан А. П. Бочек.

В период с 1927 по 1931 год между устьем Колымы и устьем Индигирки совершал снабженческие рейсы маленький моторный бот «Пионер» (грузоподъемность около 20 тонн). В первый рейс «Пионер» зазимовал в устье Индигирки (1927—1928). Во второй рейс бот вышел из Колымы в 1929 году и на обратном пути был вынужден зазимовать у Крестовского острова (1929—1930), в бухте, носящей теперь название бухты Пионер. В 1931 году «Пионер» совершил три рейса из Колымы в Индигирку и обратно: 29 июля — 12 августа, 1—11 сентября и 14—20 сентября.

В 1936 году было положено начало речному паровому флоту на Индигирке, когда

[1] Имеется непроверенное указание, что американские шхуны ходили в устье Колымы и раньше (докладная записка адмирала Верховского о Северном морском пути). Известно, что в 1908 году американцы в поисках золота прошли на вельботе вдоль всего Чукотского побережья до устья Колымы.

[2] Эта шхуна была конфискована местными властями и оставалась на Колыме до 1926 года, когда, переименованная в «Полярную звезду», она совершила переход в бухту Тикси.

здесь появились два речных парохода. В 1938 году несколько речных пароходов было направлено на Индигирку Дальстроем.

В 1932 году был совершен первый (после плаваний в XVII веке) грузовой рейс из устья Лены в устье Яны. Он был выполнен речным теплоходом «Эстафета», на обратном пути потерпевшим крушение у мыса Борхай. Люди были спасены подоспевшим сюда ботом «Пионер». В 1939 году из устья Лены в Яну было переброшено несколько пароходов и барж и тем самым было положено начало Янскому речному флоту[1].

В тридцатых годах текущего столетия начались также снабженческие рейсы из бухты Тикси на Новосибирские острова. В 1933 году такие же рейсы начались из бухты Тикси на запад до Хатангского залива.

Сквозные плавания Северным морским путем. После первых опытных сквозных плаваний в одну навигацию («Сибиряков» — 1932, «Челюскин» — 1933 и «Литке» — 1934), с которыми мы познакомились выше, в 1935 году приступили к практической эксплоатации Северного морского пути на всем его протяжении. Впервые в истории по этому пути были совершены сквозные рейсы четырех грузовых пароходов в направлении как с запада на восток, так и с востока на запад.

В восточном направлении Северный морской путь прошли пароходы «Ванцетти» (капитан Г. П. Бютнер) и «Искра» (капитан В. Ф. Федотов). Покинув Мурманск 26 июля, они 15 августа прошли пролив Вилькицкого, 22 августа — пролив Д. Лаптева и на следующий день достигли устья Индигирки, где оставили небольшой груз для индигирской экспедиции. 29 августа был пройден мыс Шмидта, через два дня — Берингов пролив, и 8 октября суда вошли во Владивосток. «Ванцетти» и «Искра» выполнили первые транзитные перевозки по Северному морскому пути, доставив с запада в Николаевск-на-Амуре груз пшеницы.

Столь же успешно прошел и сквозной рейс в западном направлении, выполненный пароходами «Анадырь» (капитан П. Г. Миловзоров) и «Сталинград» (капитан А. П. Мелехов). Эти суда вышли из Владивостока 23 июня и в середине сентября прибыли в Мурманск. «Сталинград» продолжал плавание до Лондона, а «Анадырь» — до Антверпена.

Ледовые условия в 1935 году на протяжении всей трассы были весьма благоприятными, что в значительной степени способствовало успешному выполнению как сквозных рейсов, так и других транспортных морских операций. В 1935 году северную оконечность Азии — мыс Челюскина — обогнули девятнадцать судов, как с запада на восток, так и с востока на запад. В оба конца пролив Вилькицкого прошли четыре парохода ленской операции — «Рабочий», «Русанов», «Десна» (Архангельск — бухта Прончищевой), «Куйбышев» (Архангельск — Хатангский залив) — и ледоколы «Ермак» и «Литке». В направлении с запада на восток мимо мыса Челюскина прошли «Ванцетти», «Искра», «Сибиряков» (Архангельск — Северная Земля) и боты «Смольный», «Ленинградсовет» и «Хронометр» (все три остались в бухте Тикси). Наконец, в направлении с востока на запад мыс Челюскина миновали «Анадырь» и «Сталинград».

Навигация по Северному морскому пути обслуживалась в 1935 (а также в следующем) году четырьмя дежурными ледоколами: «Лениным» — на западе Карского моря, «Ермаком» и «Литке» — в центральной части трассы и «Красиным» — на восточном участке.

В 1936 году навигация по Северному морскому пути была связана со значительными затруднениями вследствие неблагоприятных ледовых условий на участке от Диксона до пролива Вилькицкого. Даже с помощью мощного ледокола («Ермак») этот участок стал доступен для судов только в самых последних числах августа. С запада на восток сквозными рейсами было направлено девять судов [2], в том числе ледорез «Литке» и два парусно-моторных бота («Капитан Воронин» и «Капитан Поспелов») под командованием капитанов Пудовкина и Фонарева. Эти суда выполнили задание и прибыли во Владивосток.

Надо отметить, что никогда раньше подобного типа суда не отправлялись в сквозное плавание по Северному морскому пути. Несмотря на сложную ледовую обстановку, «Капитан Воронин» и «Капитан Поспелов» прошли почти весь путь самостоятельно, без помощи ледоколов. Эти небольшие боты вписали славную страницу в историю советского арктического мореплавания.

Кроме того, Северный морской путь с запада на восток в 1936 году в вынужденном порядке прошли еще три грузовых парохода: «Рабочий» (капитан М. П. Панфилов), «Правда» (капитан А. И. Ман) и «Володарский» (капитан Н. В. Смагин). По плану эти суда должны были пройти из Баренцова моря в устье Колымы и затем вернуться обратно.

Однако вследствие позднего прибытия в Колыму и неблагоприятных ледовых условий в проливе Вилькицкого возможность возвращения этих судов на запад казалась сомнительной, и потому они были направлены во Владивосток.

Из Тихого океана в Атлантический в 1936 году проследовали, как и в предыдущем, два

[1] Первый пароход на Яне — «Л. Каганович» — плавал уже в 1937 году.

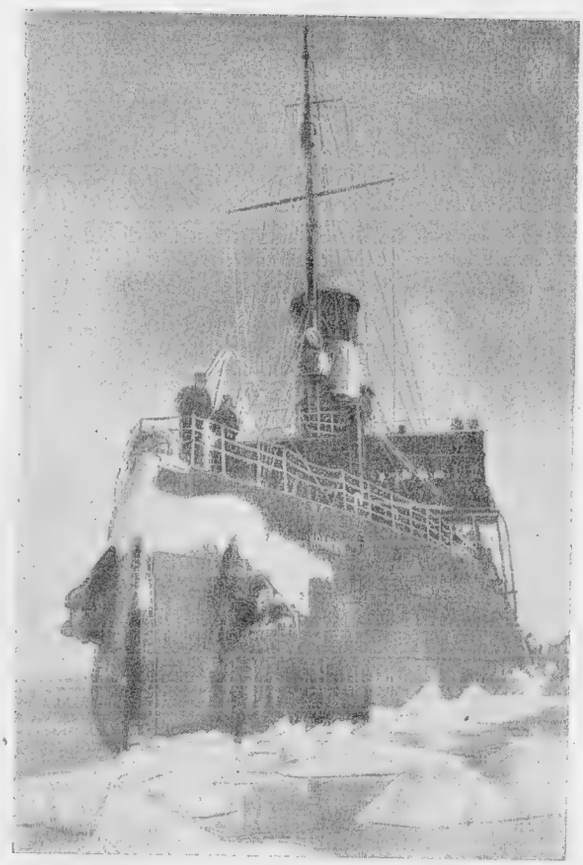
[2] Грузовых пароходов было три: «Анадырь» (капитан А. П. Бочек), «Сталинград» (капитан А. П. Мелехов) и «Крестьянин» (капитан Ф. А. Рымцин).

парохода — «Ванцетти» (капитан Г. П. Бютнер) и «Искра» (капитан В. Ф. Федотов).

Северную оконечность Азии в 1936 году обогнуло двадцать одно судно (кроме перечисленных пароходов и ботов, еще ледокольный пароход «Седов»).

В эту навигацию суда на пути с запада к проливу Вилькицкого впервые пользовались проливами архипелага Норденшельда, а не огибали с севера остров Русский, как это практиковалось раньше.

Навигационный план 1937 года предусматривал семь сквозных плаваний по Северному морскому пути, а именно: грузовых пароходов «Сталинград» и «Урицкий» (с востока на запад), «Андреев» и «Моссовет» (с запада на восток) и гидрографических судов «Океан», «Охотск» и «Камчадал» (с запада на восток). При этом «Моссовет» должен был дойти до Петропавловска - на - Камчатке и затем вернуться обратно на запад, то-есть совершить за одну навигацию два сквозных рейса. Из перечисленных судов успешно выполнили свои задания только «Сталинград», «Андреев», «Охотск» и «Океан». «Урицкий» зазимовал у острова Большевик, а «Камчадал» — в дрейфующих льдах моря Лаптевых.



„Красин" во льдах.

«Моссовет» имел все шансы на выполнение своего весьма сложного задания, однако в конце навигации оно было сорвано вследствие организационных ошибок, допущенных командованием операциями. Уже 1 августа, то-есть в очень ранний срок, «Моссовет» под проводкой ледокола «Ермак» миновал мыс Челюскина, 15 августа судно прошло через Берингов пролив и 20 августа прибыло в Петропавловск-на-Камчатке. Через пять дней «Моссовет», впервые принявший большой груз экспортных рыбных консервов АКО, вышел отсюда в обратный рейс, и 7 сентября корабль достиг восточного входа в пролив Вилькицкого. Здесь была встречена сложная ледовая обстановка, задержавшая, кроме «Моссовета», еще ряд других судов. Самостоятельное следование дальше на запад «Моссовету» было запрещено, находившийся же в проливе ледорез «Литке» не имел угля и потому не мог оказать помощи. В результате «Моссовет» зазимовал у мыса Вайгач (юго-восточная оконечность острова Большевик).

Один из участников плавания «Моссовета» в 1937 году, Я. Я. Гаккель, анализируя это плавание, пишет: «Зимовка «Моссовета» совсем не означает, что двойной сквозной рейс по Северному пути невозможен в одну навигацию... Не подлежит сомнению, что при надлежащем большевистском руководстве двойное сквозное плавание по Северному морскому пути в одну навигацию вполне осуществимо».

Помимо указанных судов, в 1937 году несколько кораблей, как и в предыдущем году, совершили вынужденные сквозные плавания. Это «Ванцетти», «Молотов», «Искра», «Беломорканал», «Кингисепп», «Кузнецкстрой», которые из моря Лаптевых были направлены не на запад, как следовало по плану, а на восток.

Таким образом, в 1937 году было совершено всего одиннадцать сквозных рейсов, из которых десять с запада на восток и один — с востока на запад.

В навигацию 1937 года Главсевморпути допустило тяжелые ошибки. Суровую большевистскую оценку им дал Совет Народных Комиссаров [1]. Правительство признало недопустимым тот факт, что почти половина транспортных судов и почти весь ледокольный флот Главсевморпути зазимовал в Арктике, остался дрейфовать во льдах (всего зимовало 26 судов, в том числе три сильных ледокола — «Красин», «Ленин» и «Литке» и четыре ледокольных парохода — «Садко», «Седов», «Малыгин» и «Русанов»). Зимовку никак нельзя было объяснить коварными стихиями Арктики. В данном случае не были выпол-

[1] В СНК СССР. О работе Главсевморпути за 1937 г. (сообщение ТАСС). „Советская Арктика", № 5, 1938, стр. 21.

нены самые элементарные требования для безопасного и успешного кораблевождения (отсутствовала ледовая разведка, не были подготовлены запасы угля, из-за чего корабли остались обезуглены и др.). Причиной столь тяжелых ошибок Главсевморпути СНК СССР признал плохую организованность, наличие самоуспокоенности и зазнайства, а также совершенно неудовлетворительную постановку дела подбора работников, что создало благоприятную обстановку для преступной деятельности вредителей, пробравшихся в ряд органов Севморпути.

Капитан М. Я. Сорокин.

Зазимовавшие в Арктике суда распределялись следующим образом. В припае у юго-восточной оконечности острова Большевик стояли «Литке», «Моссовет», «Урицкий», «Правда», «Крестьянин» и «Молоков». В западной части моря Лаптевых дрейфовали «Ленин», «Товарищ Сталин», «Ильмень», «Рабочий» [1], «Диксон» и «Камчадал». В бухте Кожевникова стоял «Красин», около устья Оленека — моторный бот «Смольный». У острова Бельковского были затерты и дрейфовали «Садко», «Седов» и «Малыгин». Эти три корабля позже вынесло в Полярный бассейн. У острова Диксона зазимовали шесть грузовых пароходов, вышедших с лесом из Игарки слишком поздно (19 октября). В бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа зимовали пароходы «Пролетарий» и «Рошаль», вышедшие из Архангельска также слишком поздно, и ледокольный пароход «Русанов», вмерзший в лед в конце октября.

Все эти суда были освобождены в начале навигации 1938 года.

Подлинным героем навигации 1938 года был ледокол «Ермак» — «дедушка ледокольного флота». В начале года (февраль—март) «Ермак» совершил поход в Гренландское море и принял участие в снятии со льда персонала дрейфующей станции «Северный полюс». Затем, после небольшого ремонта, «Ермак» вышел в очередную арктическую навигацию. Ледоколом командовал М. Я. Сорокин — старейший полярный капитан. «Ермаку» было поручено вырвать из ледового плена корабли, зазимовавшие в разных точках Арктики. Большинство из них дрейфовало без угля, и освободить их следовало до сильных подвижек, которые могли раздавить или тяжело повредить суда.

В течение 8 дней (23—31 мая) «Ермак» совершил поход Мурманск — бухта Тихая и освободил там караван «Русанова». Затем в течение шести суток (26 июня — 1 июля) «Ермак» совершил поход Мурманск—остров Диксона и освободил зазимовавшие там 6 иностранных лесовозов. 20 июля «Ермак» вышел в новый поход: бухта Варнек — пролив Вилькицкого. После упорной работы был освобожден караван «Литке». В августе «Ермак» занимался ледовой проводкой. 19 августа начался новый замечательный поход на север, к каравану «Седова», «Садко» и «Малыгина», дрейфовавшему под 83 параллелью. (См. стр. 355 и 356).

29 августа 1938 года «Ермак» установил рекорд свободного плавания в высоких широтах, достигнув 83°5′ северной широты, на 300 миль севернее всех судов, свободно плававших в Арктике.

Всего за арктическую навигацию 1938 года «Ермак» прошел 13 000 миль, из них 2617 во льдах. Им освобождено 17 судов.

Рапортуя товарищу Сталину о выполнении правительственного задания 1938 года, экипаж ледокола «Ермак» писал:

«Осваивая Северный морской путь, мы выполняем задачу мирного строительства. Но если враг осмелится напасть на нашу священную родину, мы, советские моряки, готовы в любой момент повернуть наши корабли туда, куда потребует страна, и нанести сокрушительный удар фашистским хищникам».

В связи с большим количеством судов, зазимовавших в Арктике в 1937 году, грузо-

[1] «Рабочий» водоизмещением в 5300 тонн был раздавлен льдами 23 января 1938 года на широте 75°16′ и долготе 122°09′ Е.

вые транспортные операции по Северному морскому пути испытали в 1938 году сильную депрессию. В частности, был совершен только один сквозной рейс. Его выполнил танкер «Юкагир» (капитан Павлов), прошедший из Владивостока в Мурманск. Сквозное плавание с запада на восток должен был, кроме того, совершить парусно-моторный бот «Ост», но его затерло льдами около острова Айон.

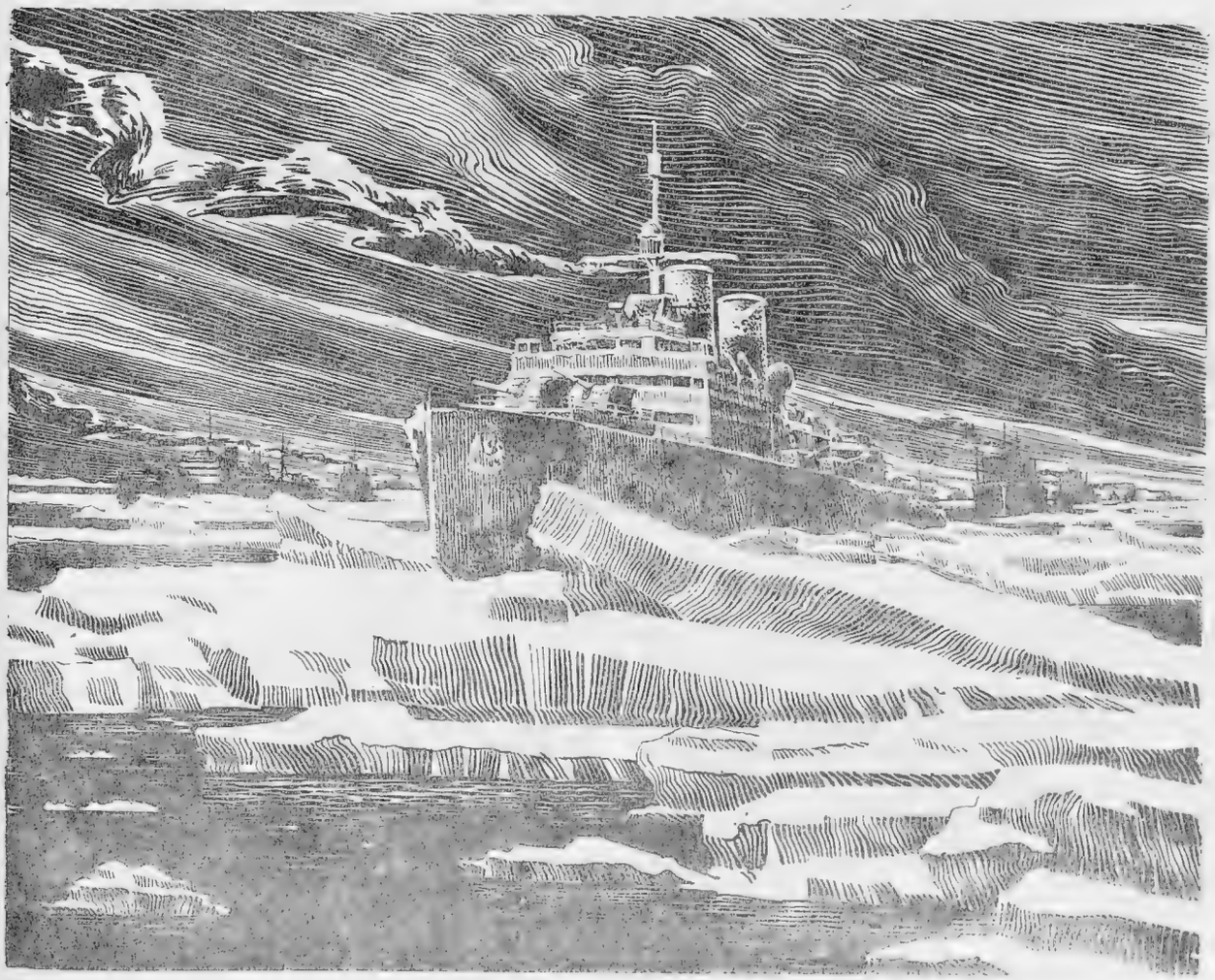
В 1939 году сквозные плавания с запада на восток совершили десять кораблей[1] и с востока на запад — один. Движение кораблей было подчинено точному графику. В этом году впервые был выполнен двойной сквозной рейс в одну навигацию из Мурманска в бухту Провидения и обратно. Рейс выполнил ледокол «И. Сталин» под командованием капитана М. П. Белоусова.

[1] В том числе четыре буксира, четыре землечерпалки и один землесос.

Хотя в будущем сквозные рейсы по Северному морскому пути получат известное экономическое значение, в настоящее время центр тяжести работы Северного морского пути лежит не в транзитных перевозках, а в снабжении морским путем северной окраины Сибири и вывозе оттуда местной продукции.

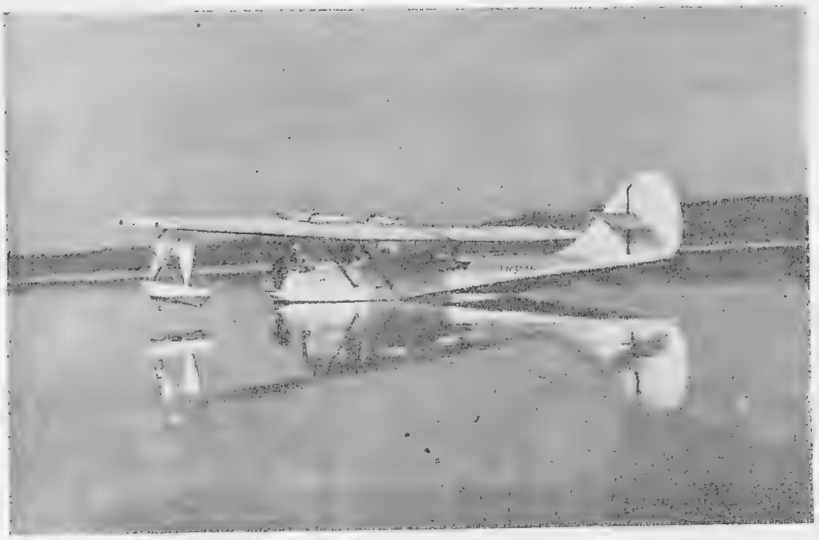
В годы Отечественной войны, несмотря на трудности военного времени и неоднократные попытки немецкого подводного и воздушного флота прервать арктические коммуникации, Северный морской путь увеличил объем грузоперевозок и в прямом и в обратном направлении.

Суда ледокольного флота принимали самое активное участие в проводке сквозь льды караванов с грузами, которые направлялись в порты Европейского Севера и Дальнего Востока. Под проводкой ледоколов Главсевморпути прошли в порты Белого моря и



Лидер ледокольного флота—флагманский ледокол „И. Сталин" проводит караван судов в порты Севера в период Великой Отечественной войны.

Гравюра А. Меркулова (1943 г.)



Через четверть века.

Сверху: „Фарман", ледовый разведчик, взятый на борт „Таймыра" во время сквозного плавания 1914 — 1915 гг. Внизу: один из самолетов полярной авиации („Н-275"), на котором производится ледовая авиаразведка.

Дальнего Востока многие десятки кораблей. Особенно отличился в этой трудной работе экипаж ледокола «Ленин». Правительство наградило ледокол орденом Ленина — высшим отличием нашей страны.

Громадное значение для плавания по Северному морскому пути имеет ледовая разведка с помощью самолетов, позволяющая капитану уверенно избрать наиболее легкий путь среди льдов. Первый опыт ледовой авиаразведки был предпринят в 1924 году летчиком Б. Г. Чухновским, совершившим на поплавковом самолете «Ю-20» несколько полетов в районе Новой Земли. Базой для этих полетов вначале служила станция в восточном устье Маточкина Шара, а позже база была перенесена к западному входу в пролив. Из этих баз Чухновский совершил девять небольших полетов, главной целью которых была разведка льдов. Общая продолжительность пребывания самолета в воздухе составляла 12 часов 50 минут.

В следующем году у Новой Земли летали два самолета (тоже «Ю-20») — один под управлением Б. Г. Чухновского, другой под пилотажем О. А. Кальвица. До Новой Земли самолеты шли летом из Ленинграда, причем расстояние это они покрыли в 25 дней. Только 29 августа самолеты прибыли к станции в Маточкином Шаре. В течение последних дней августа и в сентябре самолеты совершили десять небольших полетов, преимущественно в целях ледовой разведки, пробыв в воздухе 10 часов 5 минут.

С 1929 года самолеты начинают регулярно летать в районе Карского моря с целью разведки льдов.

Полеты 1929 года были предприняты на самолете под управлением Б. Г. Чухновского, который обследовал южную часть Карского моря. Выполнить рекогносцировку состояния льдов в районе мыса Желания не удалось вследствие вынужденной посадки 19 августа из-за поломки мотора. Эта посадка была сделана в южной части Карского моря, где самолет был подобран одним из пароходов Карской операции, доставившим его к острову Диксона. Позже Чухновский вылетел отсюда к Северной Земле, но уже в районе шхер Минина был вынужден повернуть обратно.

В кампанию 1930 года Карская операция обслуживалась тремя небольшими гидросамолетами. Самолет «Комсеверпуть 1» под управлением Чухновского провел разведку льдов в районе между Енисеем и островом Белым. Попытка долететь до Северной Земли и на этот раз не удалась из-за неудовлетворительной работы моторов. Самолет дошел только до залива Миддендорфа.

Самолет «Комсеверпуть 3», пилотировавшийся А. Д. Алексеевым, совершил над Кар-

Пионеры ледовой авиаразведки.
Слева направо: Б. Г. Чухновский, А. Д. Алексеев, М. П. Козлов.

ским морем четыре полета для разведки льдов общей продолжительностью в 24 часа. Наиболее активную деятельность проявил самолет «Комсеверпуть 2», управлявшийся И. К. Ивановым. Для рекогносцировки льдов он совершил над Карским морем двенадцать полетов, покрыв расстояние в 10 600 километров и осветив площадь в 1 200 000 квадратных километров.

В 1931 году разведка льдов в Карском море производилась двумя самолетами: «Комсеверпуть 1» (под управлением Б. Г. Чухновского) и «Комсеверпуть 3» (под управлением А. Д. Алексеева). Как и в предшествовавшие годы, Чухновский летал на восток к Северной Земле, причем на этот раз самолет дошел до острова Таймыр.

В следующем году (1932) ледовую разведку в Карском море производил самолет «СССР-Н2», пилотировавшийся А. Д. Алексеевым. Этому отважному полярному летчику впервые удалось достигнуть на самолете мыса Челюскина, а затем и Северной Земли, где Алексеев снижался у острова Домашнего. Одновременно с Алексеевым ледовая разведка в Карском море производилась с гидросамолета «СССР-Н3» под управлением Л. М. Порцеля.

Во время одного из полетов этот самолет, недалеко от станции в Маточкином Шаре, был сброшен сильным потоком воздуха с высоты тысячи метров на воду. Самолет разбился. При катастрофе погибли Л. М. Порцель, его помощник Дальфонс и наблюдатель Ручьев.

В 1933 году А. Д. Алексеев на таком же гидросамолете совершил с целью ледовой разведки несколько полетов на восток от острова Диксона: один — до архипелага Норденшельда и два — до пролива Вилькицкого. Столь же успешную работу развернул А. Д. Алексеев в 1934 году, когда его самолет обслуживал ленскую операцию и, кроме того, снял зимовщиков с острова Домашнего, избавив их от третьей вынужденной зимовки.

В 1935 и 1936 годах ледовую разведку в северной части Карского моря вели А. Д. Алексеев и М. П. Козлов. Самолеты карской разведки базировались на Диксон и мыс Стерлегова. Начиная с 1935 года, производились ледовые разведки и в море Лаптевых (в 1935 году — П. Г. Головиным, в 1936 и 1937 годах — И. И. Черевичным), причем базой служила бухта Тикси. С 1936 года ледовые авиаразведки стали производиться систематически и в восточном секторе Советской Арктики.

К 1938 году пионерский период авиаразведки льдов закончился. Эта работа стала теперь неотъемлемой частью морских операций по Северному морскому пути, охватывая всю трассу.

Вместе с тем ледовые авиаразведки производятся с 1938 года не только в период навигации, но систематически выполняются и преднавигационные ледовые разведки (в апреле—июне), а также осенние посленавигационные разведки особенно важные для изучения изменений ледовой обстановки.

1939 год положил начало глубоким авиаразведкам исследовательского характера в высокие широты. Несколько интересных дальних

полстов произвел самолет «Н-275» (летчик И. И. Черевичный, штурман В. И. Аккуратов), причем во время одного из них была достигнута точка 82° северной широты и 170° восточной долготы на границе с районом «полюса относительной недоступности». Непрерывное наблюдение за льдами установило, что в высоких широтах за Новосибирскими островами расположены большие пространства чистой воды, в то время как южнее море занято тяжелым сплоченным льдом.

В 1940 году Черевичный и Аккуратов на самолете «Н-275» повторили глубокую разведку в том же районе и снова нашли к северу от Новосибирских островов большие просторы чистой воды.

О росте ледовых авиаразведок в советских арктических морях дают представление следующие цифры, показывающие число часов, в течение которых самолеты находились в воздухе с целью ледовой разведки:

1933 год	200 часов	1936 год	500 часов
1934 „	300 „	1937 „	400 „
1935 „	600 „	1938 „	1300 „

Следует отметить, что в дни Отечественной войны была введена в обиход зимняя ледовая разведка, давшая исключительно ценные материалы для составления долгосрочных прогнозов. Как правило, теперь на самолетах ледовой разведки помимо штурманов летают специалисты-гидрологи. Совместными усилиями они научились распознавать с воздуха не только проходимость льдов, но и их возраст, происхождение, торосистость, цвет, что недавно считалось невозможным.

Нередко наши полярные летчики производят глубокие ледовые разведки, покрывая за один полет по 3—4 тысячи километров и находясь в воздухе по 12—15 часов без посадки.

Для характеристики возможностей нашей ледовой авиаразведки показателен полет 2 октября 1945 года летчика М. А. Титлова (штурман В. И. Аккуратов). Полет не преследовал каких-либо рекордных целей. Экипажу было поручено произвести глубокую ледовую разведку Центрального полярного бассейна с попутным посещением Северного полюса и пересечением обширного «белого пятна», прилегающего к нему.

Вот как описывает этот полет полярный штурман В. И. Аккуратов.

«В аэронавигационном и метеорологическом отношении время для полета было выбрано самое неудачное — период перехода светлого времени в полярную ночь. Однако науку интересовали вопросы ледообразования и состояния льда в посленавигационный период.

Исходя из этого, и было решено, не останавливаясь перед самыми сложными трудностями, произвести разведку льда по маршруту: мыс Челюскина — мыс Молотова — Северный полюс — остров Котельный и дальше на материк, на одну из авиационных баз, где к момен-

Самолеты полярной авиации на временной стоянке.

Из документов ледовой авиаразведки. Под крылом самолета—крупнобитый лед 9 баллов.

ту прилета на остров Котельный будет наиболее подходящая погода для посадки.

2 октября в 00.25 самолет стартовал с мыса Челюскина в разведку... После старта, спустя два часа, в районе мыса Молотова нас встречал рассвет, а уже на широте 84° начинались сплошные сумерки полярной ночи. Эти сумерки сопровождали нас до полюса и затем на юг до 84°...

Полет до мыса Молотова, несмотря на неблагоприятную метеорологическую обстановку с сильным обледенением и переходами на слепое пилотирование, в смысле назигационного самолетовождения не отличался ничем от обычного полета самолетов ледовой разведки — простое счисление пути с контролированием радиомаяками.

Выход на траверз мыса Молотова был произведен вслепую по расчету времени. Это был наш последний и единственный ориентир. Впереди лежало около трех тысяч километров пути, из них одна тысяча проходила по белому пятну...

Полет от мыса Молотова происходил при полной облачности на высотах от 10 до 500 метров, с частыми пересечениями зарядов тумана, снегопада и мороси, что, как правило, приводило к сильному оледенению. Спасались мы от обледенения, уходя на высоту до 500 метров, то-есть в облака, и переходя на слепое пилотирование. Потом мы вновь пробивались вниз, стараясь вести наблюдение за льдом. Такие операции на участке мыс Молотова — Северный полюс проделывались почти каждые двадцать минут полета, что сильно затрудняло точное счисление пути... Дважды появление огромных айсбергов, скорее напоминавших острова, чем льды, заставляло нас сходить с линии полета (с меридиана 95°) для их осмотра...

За семь минут до цели я объявил, что в 06 часов 57 минут под нами будет Северный полюс. Широта полюса подтверждалась и линиями Сомнера и измеренной высотой луны, которая в этот момент равнялась ее склонению, то-есть +17°24′. В дальнейшем точный выход по времени и направлению на мыс Анисий (остров Котельный) с ошибкой всего в 4 минуты подтвердил правильность нашего определения точки полюса...

Сделав круг над Северным полюсом, мы сбросили буй на лед.

При полете от полюса сильное обледенение заставило нас забраться на высоту до 5200 метров... На 86°20′ впервые удалось поймать в наушники кольцо пеленгов радиомаяка острова Котельный... Несмотря на огромное расстояние, равное 1050 километрам, позывные маяка четко вырисовывались в эфире...

С широты 82° до мыса Анисий полет... продолжался на высоте 2000 метров при постоянной видимости открытой поверхности моря. Сильный попутно-боковой ветер гнал нас к югу со скоростью 315 километров в час. Белые барашки волн отчетливо проектировались на

черной поверхности океана, позволяя легко визировать их бортовым оптическим визиром...

В 12 часов 26 минут мы уже кружили над кострами полярной станции остров Котельный. Здесь был наш запасный аэродром. Все было приготовлено для нашей встречи. Однако узкая полоса побережья, ограниченная справа и слева водой лагуны и моря, при боковом ветре и темноте наступившей ночи не располагала к гостеприимной посадке. Поэтому мы приняли решение продолжать полет дальше, на один из аэродромов материка, тем более, что запас горючего и погода на юге нас вполне устраивали.

В 15 часов 30 минут мы благополучно сели на аэродроме авиабазы Чокурдах, пробыв в воздухе 15 часов 30 минут и пройдя за это время 4360 километров».

В 1946 году самолет «СССР Н-368», пилотируемый летчиком М. А. Титловым (штурман В. И. Аккуратов, второй пилот и механик Д. П. Шекуров, радист С. Наместников), за три недели апреля и мая налетали около 40 000 километров.

Летчики обследовали состояние ледяного покрова в Гренландском, Баренцовом, Карском морях и море Лаптевых, в высоких широтах Северного Ледовитого океана.

Наиболее интересными были два длительных полета. В первом полете экипаж, стартовав с острова Диксона, пересек Карское море, прошел над островом Рудольфа и поднялся на север до 85-й параллели. Разведав характер ледовой обстановки в Центральном полярном бассейне, самолет повернул к югу и вернулся на остров Диксона. Полет продолжался 15 часов 50 минут. Было пройдено без посадки 3700 километров.

На следующий день самолет стартовал в новый полет, на этот раз на запад. Он прошел мимо северной оконечности Новой Земли, пролетел над бухтой Тихой (юг Земли Франца-Иосифа), где сбросил почту полярникам, и взял курс на Шпицберген. Миновав Шпицберген, экипаж продолжал путь на запад через Гренландское море, пересек Гриничский меридиан и углубился в восточное полушарие. Не доходя 80 километров до Гренландии, «СССР Н-368» повернул на восток. Обратный маршрут пролегал через архипелаг Семи Островов, пересекал Баренцово и Карское моря.

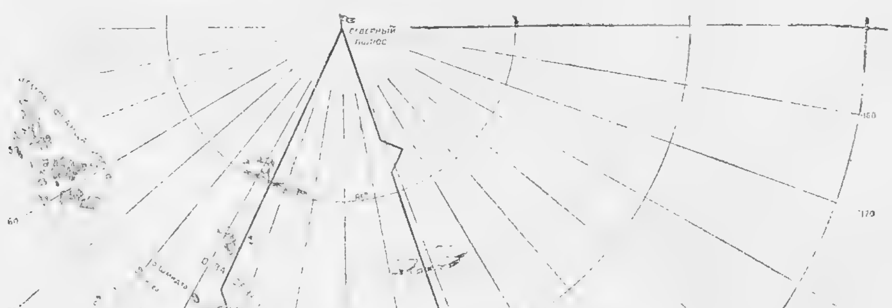
Путь закончился на острове Диксона. Экипаж пробыл в воздухе 19 часов 30 минут, покрыв без посадки 4900 километров.

В результате полетов собран очень ценный материал о состоянии льдов.

Начиная с 1938 года, ледовая разведка стала производиться не только самолетами, но и морскими судами (парусно-моторными ботами) — так называемыми патрульными судами, главной задачей которых является картирование кромки льдов и наблюдение над гидрометеорологическим режимом моря. Вначале патрульные ледовые суда работали только в Баренцовом и Карском морях, с 1941 года они ежегодно стали посещать также Чукотское море и прилегающую к нему часть Восточносибирского моря.

Наравне с ледовой разведкой весьма большое значение для плавания по Северному морскому пути имеет организованная Арктическим институтом Служба льда и погоды. Главной задачей этой службы является передача на суда долгосрочных ледовых прогнозов, а также информации о текущем состоянии погоды и льда. Основной материал, на базе которого Служба льда и погоды ведет свою работу, доставляют полярные станции, ледовая авиаразведка и патрульные суда.

Начиная с 1940 года, на трассе Северного морского пути работают не только постоянные гидрометеорологические станции, но и сезонные, так



Маршрут полета М. А. Титлова на самолете „Н—368" 2 октября 1945 года

называемые выносные станции, действующие только в период навигации и обслуживающиеся персоналом близ расположенной основной станции. Выносные станции функционировали на мысе Болванский Нос (Вайгач), на островах Гейберга (пролив Вилькицкого), на мысе Баркин Стан (дельта Лены) на мысе Борхая, на Косе двух пилотов (около мыса Шмидта), на мысе Блоссом (остров Врангеля) и в некоторых других пунктах.

Из сделанного обзора освоения Северного морского пути видно, что в этом направлении после похода «Сибирякова» (1932) была выполнена весьма значительная работа, результаты которой надо рассматривать как большое достижение советских методов работы, советского мореплавания и советской науки.

Еще в феврале 1936 года на сессии ВЦИК М. И. Калинин говорил:

«Наш Крайний Север делается большой дорогой между Европой и Дальним Востоком. Это значит, что морской путь от наших берегов до Владивостока сократился на несколько тысяч километров.

Последствия этого сейчас еще трудно учесть. Одно бесспорно, что эта большая дорога позволяет нам более широко развернуть эксплоатацию огромных природных богатств, что вызовет приток на наш Север нового населения и потребует соответствующего технического и материально-культурного обслуживания... [1]

Воля, упорство, организованность советских полярников сделали проходимым Северный морской путь от Мурманска до Владивостока. Советским полярникам первым в истории удалось на торговых судах пройти весь Великий северный путь в одну навигацию. Они показали всему миру, на что способны люди, воспитанные нашей партией, воспитанные Сталиным, до последней капли крови преданные делу нашей великой и могучей Родины».

Труд советского народа, вложенный в дело освоения Арктики, уже дает свои плоды.

Экипаж самолета „Н-368".
Слева направо: С. Наместников, В. И. Аккуратов, С. Бессуднов, М. А. Титлов, М. М. Сомов.

С каждым годом мы плаваем в арктических морях все более уверенно.

Даже суда не ледового класса проходят Северный морской путь транзитом с востока на запад, затратив на переход от Провидения до Карских Ворот (около 3000 миль) от 16 до 21 суток.

Тактика плавания в арктических водах, пройдя через ряд этапов своего развития, все больше теперь отходит от метода проводки больших караванов. В настоящее время практикуется проводка через отдельные тяжелые участки трассы одиночных кораблей.

Значительно расширены сроки арктической навигации. Выход судов из Тикси и Нордвика на восток и запад в октябре не является исключением. Начало плавания в Карском море в июне стало обычным.

Современные достижения науки позволяют думать, что в недалеком будущем на трассе

---

[1] Интересные данные о населении Крайнего Севера дает П. Е. Терлецкий (Проблема заселения Крайнего Севера СССР, „Доклады Юбилейной сессии АНИИ", М., 1945). По данным переписей 1897, 1926 и 1939 годов, численность населения Крайнего Севера увеличилась с 469,8 тысячи до 732,7 тысячи в 1926 году и до 2097,2 тысячи в 1939 году. В последние годы второй и в начале третьей пятилетки (1935—1939) ежегодный прирост составлял до 15%, то-есть удвоение населения происходило в течение пяти—шести лет. Темпы прироста городского населения на Севере еще выше, причем он идет более интенсивно, чем по всему СССР в целом. Все это с несомненностью свидетельствует о быстрых темпах развития производительных сил Крайнего Севера, чему в немалой степени содействует освоение Северного морского пути.

Северного морского пути будут применяться новые, еще мало изученные сейчас, способы борьбы со льдами, которые расширят возможности арктической навигации и явятся серьезным вкладом в дело покорения Арктики.

И если Великая Отечественная война несколько задержала окончательную победу на арктическом участке социалистического строительства, то проделанная работа дает нам гарантию, что Закон, принятый Верховным Советом СССР, — «завершить в 1950 году работы по превращению Северного морского пути в нормально действующую судоходную магистраль», — советские полярники с честью выполнят.

В период великих восстановительных работ Северный морской путь будет окончательно освоен и советские моряки будут плавать по нему столь же уверенно, как по любой другой водной магистрали.

ЛИТЕРАТУРА

„Бюллетень Арктического института", Л., 1933—1936.

Визе В., Северный морской путь, Л.—М., 1940.

Егоров К. и Славин С., В. И. Ленин и освоение Советской Арктики, „Советская Арктика" № 1, 1941.

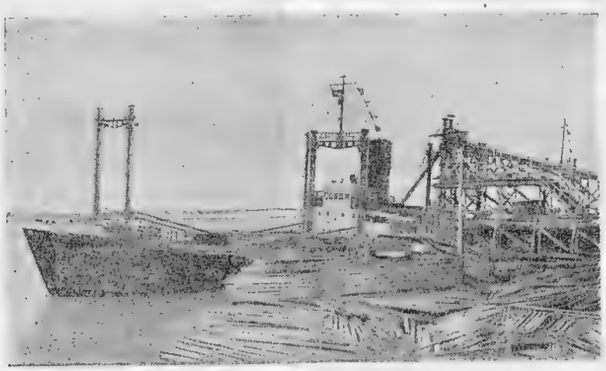
Лавров Б., Первая ленская, М., 1936.

„Северный морской путь", Сборники статей по гидрографии и мореплаванию, 1934—1941.

Сибирцев Н. и Итин В., Северный морской путь и карские экспедиции, Новосибирск, 1936.

Славин. С. В., Северный морской путь в системе народного хозяйства СССР. Доклады Юбилейной сессии АНИИ, 1945.

„Советская Арктика". Ежемесячный политико-экономический журнал, 1935—1941.



Бункеровка на Диксоне.

ИССЛЕДОВАНИЕ АРКТИКИ С ВОЗДУХА

На протяжении многих столетий человек пядь за пядью отвоевывал у суровой арктической природы ее земли и воды. Громадные трудности, которые приходилось одолевать при завоевании Арктики, давно навели человека на мысль использовать для проникновения в Арктику воздухоплавательный аппарат.

Еще в начале XVIII века строитель аэростата — португальский монах Бартоломео Гузмао — доказывал, что при помощи аэростата можно будет открыть ближайшие к полюсам страны. Виднейшие полярные исследователи, как Пайер, Нансен, Норденшельд и Пири, были также приверженцами идеи применения воздухоплавательных аппаратов в Арктике. «Было бы разумно, — писал Пайер по возвращении «Тегеттгофа», — воздержаться от попыток достижения полюса, пока на смену беспомощным морским судам не придут суда воздушные».

Первым на завоевание Арктики с помощью воздушного шара отважился шведский инженер Саломон Август Андрэ. К осуществлению своего смелого плана, целью которого был перелет через Северный полюс, Андрэ приступил в 1897 году. В то время дирижабль и самолет еще не были изобретены, и единственным средством, которым располагали воздухоплаватели, был неуправляемый аэростат.

Шар, на котором Андрэ совершил свой полет и который он назвал «Орлом», был построен в Париже. Объем его равнялся 4800 кубическим метрам; он имел три гайдропа (свисающие с воздушного шара канаты), которые, соприкасаясь с поверхностью земли, водой или льдом, должны были удержать шар на более или менее постоянной высоте, а также сообщить ему некоторую управляемость. Базой экспедиции была выбрана бухта Вирго на северо-западном берегу Шпицбергена. Оттуда «Орел» и вылетел в северо-восточном направлении 11 июля 1897 года.

На борту аэростата, кроме Андрэ, находились физик Стриндберг и техник Френкель.

Сейчас же по вылете приключилось несчастье: все три гайдропа оборвались, и вследствие этого шар не только утратил управляемость, но и лишился 530 килограммов драгоценного балласта. Через восемь часов Андрэ выбросил на лед, над которым пролетел шар, буек с вложенной в него запиской. Этот буек был найден три года спустя на северном берегу Норвегии. Через час был выброшен другой буек, тоже достигший назначения: через два года его нашли на северном берегу Исландии. На следующий день шар, помимо воли аэронавтов, стал опускаться, и даже выбрасывание балласта не могло удержать его на нужной высоте. В 3 часа дня шар опустился так низко, что гондола дважды ударилась о лед. Вскоре затем удары гондолы о лед стали следовать один за другим. «Мы штемпелевали лед», — пишет в своем дневнике Андрэ. Были выпущены четыре почтовых голубя, один из которых был найден через два дня норвежским промысловым судном.

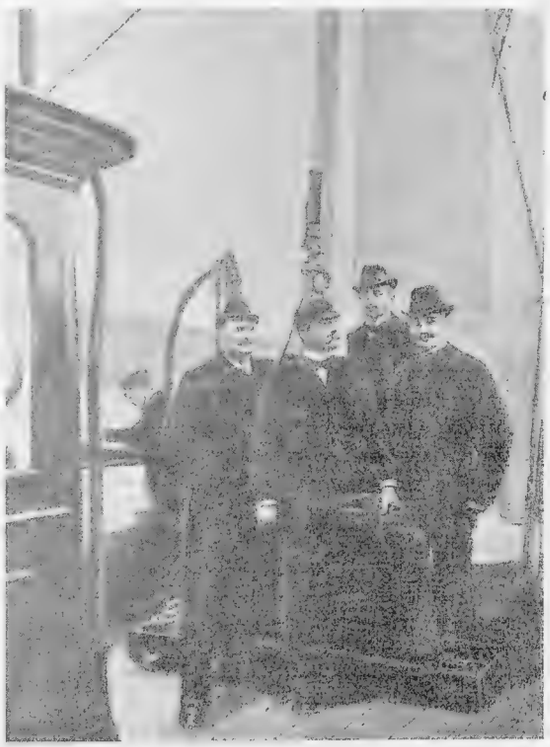
14 июля утром Андрэ, отчаявшись в возможности дальнейшего полета, открыл клапаны и снизился на лед. Это было к северу от Шпицбергена, в широте 82°56′ N и долготе 29°52′ E.

22 июля 1897 года путешественники покинули это место и отправились пешком по плавучим льдам, с санями и парусиновой лодкой, к Земле Франца-Иосифа, где Андрэ рассчитывал найти оставленные для него на мысе Флора продовольственные запасы. Однако вследствие сильного дрейфа льдов на юго-запад достигнуть Земли Франца-Иосифа оказалось невозможным.

После крайне изнурительного перехода по дрейфующим льдам путешественники через 12 дней удалились от места аварии только

на 55 километров, да и то не в желательном направлении на юго-восток, а на юго-запад.

Ввиду того, что дрейф льдов являлся непреодолимым препятствием для достижения Земли Франца-Иосифа, Андрэ изменил свой маршрут и решил итти к Семи островам (к северу от Шпицбергена). Однако путники вскоре попали в область морского течения, которым льды увлекались на восток. В результате, при нечеловеческих трудностях, они прошли с 4 августа по 9 сентября 135 километров на юго-юго-восток.



С. А. Андрэ и его спутники.

12 сентября истощенные путники, отчаявшись в целесообразности продолжать свое движение по морскому льду, решили зазимовать на нем и приступили к постройке снежной хижины. В это время чрезвычайно быстрым дрейфом их принесло (18 сентября) к северо-восточной оконечности Белого острова (к востоку от Северо-восточной земли Шпицбергена). 28 сентября хижина на льду была готова, и путешественники, жившие до этого в палатке, переселились в нее. 2 октября льдина, на которой стояла хижина, раскололась на отдельные части.

Дальнейшая судьба Андрэ и его спутников остается неясной. Повидимому, в первой половине октября была сделана неудачная попытка перебраться с Белого острова на Шпицберген. Последняя разборчивая запись в дневнике Андрэ относится к 7 октября, и из нее следует, что в тот день был совершен «переезд» (очевидно, путешественники окончательно перебрались со льдины на Белый остров). Следующую запись мы находим в дневнике Стриндберга — «домой в 7 часов 05 минут утра» (возможно, что имеется в виду возвращение после неудачной попытки перебраться на Шпицберген). Больше никаких записей в дневниках участников экспедиции нет. Так как продовольственные запасы в то время еще имелись (по мнению Андрэ, их хватило бы до апреля), то весьма вероятно, что несчастные погибли от холода и переутомления.

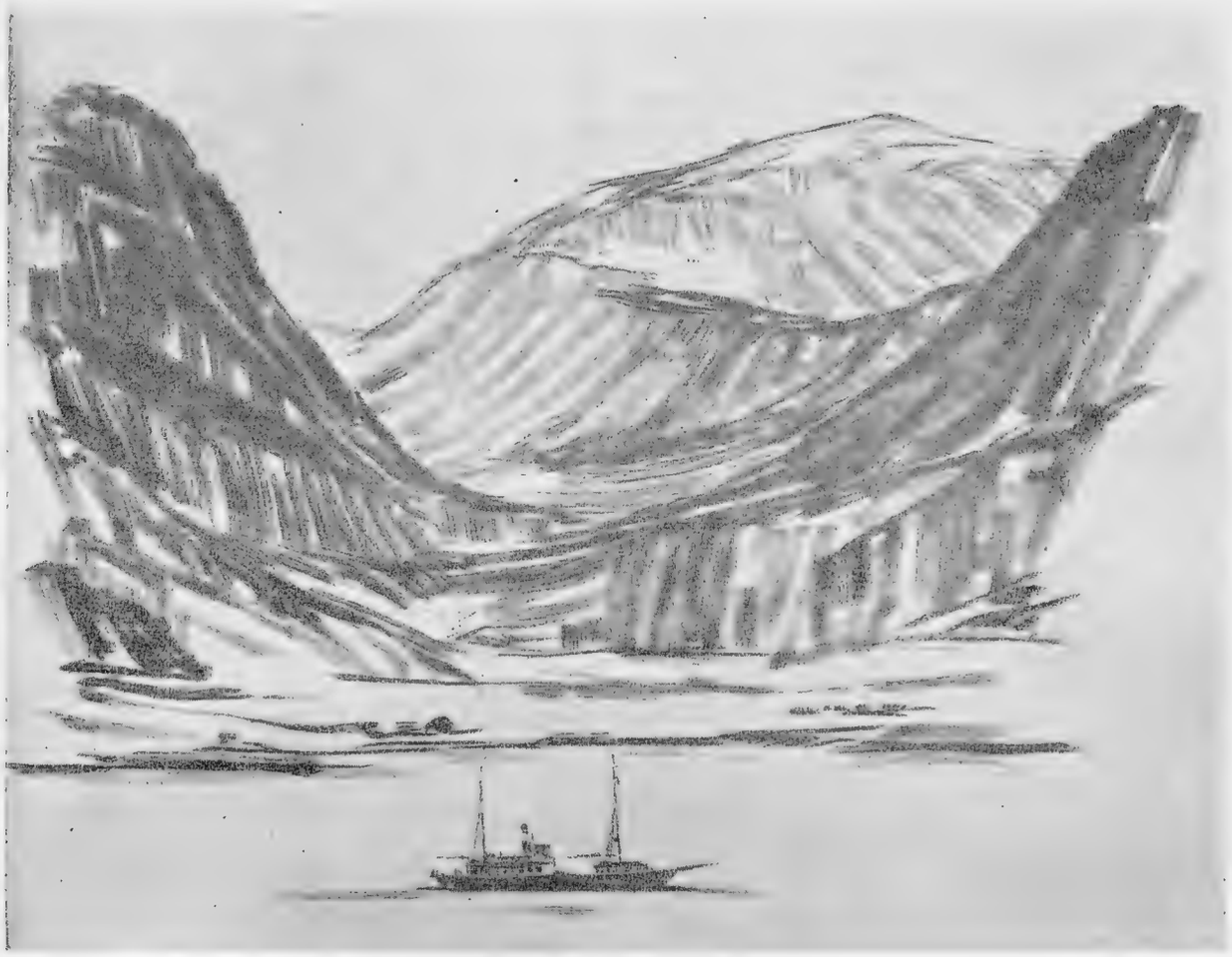
Судьба экспедиции на «Орле» выяснилась лишь летом 1930 года; до этого же все сведения об Андрэ и его спутниках ограничивались краткими записками, найденными в выброшенных с «Орла» буях [1], и упомянутой голубеграммой. 6 августа 1930 года лагерь Андрэ на Белом острове случайно обнаружила научно-промысловая экспедиция на судне «Bratvaag», во главе которой стоял геолог Гуннар Хорн. Экспедиция Хорна нашла здесь трупы Андрэ и Стриндберга, записные книжки, фотографические пленки (часть которых удалось проявить), сани, парусиновую лодку, одежду, ружья и много другой утвари.

Хорн так описывает находку лагеря Андрэ:

«Метрах в двухстах от лодки на голой скале лежал труп. Он вмерз в лед, но кости его лежали в самом естественном положении. На ногах у скелета были надеты полярные башмаки, частью зарывшиеся в снег. Немного выше сквозь одежду торчали кости. Кругом валялись лоскутья одежды, от верхней части туловища осталось немного, череп тоже отсутствовал, — очевидно, здесь побывали медведи. Мы осторожно расстегнули куртку и увидели внутри ее на спине большую монограмму «А» из чего заключили, что перед нами останки Андрэ. Во внутреннем кармане мы нашли дневник. Неподалеку от Андрэ лежало ружье со стволом, ушедшим в снег. У верхнего края одежды лежал примус. Мы потрясли его, и оказалось, что в нем еще был керосин. Когда мы накачали примус, керосин потек тоненькой струей сквозь горелку, вентиль сбоку тоже оказался в порядке. Если бы нам нужно было сейчас что-нибудь вскипятить, мы могли бы воспользоваться тридцатипятилетним примусом Андрэ.

Приблизительно в 30 метрах к северу от лагеря мы нашли могилу между двух скал. Первое, что мы увидели, был череп. Мы стояли перед настоящей арктической могилой. Труп был положен прямо на землю и покрыт камнями. Ноги в лопарских каньгах торчали из камней, а дальше было видно

[1] Всего их было найдено пять.



Бухта Вирго на Шпицбергене. Отсюда стартовал воздушный шар Андрэ „Орел".
Зарисовка худ. А. Меркулова (1934 г.).

левое плечо. На камнях была найдена лопатка. И здесь хозяйничали медведи. Судя по инициалам на одежде, это был труп Стриндберга... Долго стояли мы над этой жалкой могилой, сомневаясь, вправе ли мы нарушить покой лежавшего в ней. Но в конце концов мы решили, что эти останки следует вернуть шведской земле. Труп крепко примерз к оледенелой земле, так что его пришлось вырубать...

Тем временем наши товарищи воздвигли памятный знак в том месте, где лежал Андрэ. В кучу камней был вставлен деревянный шест, укрепленный тремя оттяжками. Среди камней мы положили бутылку со следующей запиской: «На этом месте норвежская экспедиция на Землю Франца-Иосифа на моторном судне «Bratvaag» из Олесунда, шкипер Педер Элиассен, нашла останки шведской экспедиции Андрэ. Белый остров, 6 августа 1930 года. Гуннар Хорн».

Когда весть об обнаружении лагеря Андрэ дошла до Европы, шведская пресса зафрахтовала норвежское моторное судно «Isbjörn» и командировала на него журналиста Стубендорфа, дав ему задание посетить Белый остров с целью более подробного осмотра лагеря Андрэ. «Когда я ломом откалывал лед около какого-то предмета, — пишет Стубендорф, — который мы первоначально приняли за остатки оленьей шкуры, то послышался звук, заставивший меня приостановиться. Я лег ничком на землю и удалил руками ледяную кашу. Тогда я увидел верхнюю часть человеческого туловища и череп... Мертвец лежал, примерзнув прямо к земле, и у меня получилось впечатление, что он лежал погребенный во льду в нетронутом состоянии с того самого момента, как пришла смерть. Голова была засунута в чашеобразное углубление в скале и крепко к нему примерзла... Мы положили труп в корзину и отнесли его к лодке». Этот труп принадлежал третьему участнику полета на «Орле» — Френкелю.

9 октября 1930 года останки Андрэ,

Стриндберга и Френкеля были преданы огню в крематориуме в Стокгольме. На торжественном заседании, посвященном памяти первых полярных воздухоплавателей, секретарь шведской Академии наук Эрик Карлфельд сказал: «Многое произошло с тех пор, как вылетел Андрэ. Если представить себе, что Андрэ мог бы сейчас вернуться сюда живым, то он увидел бы подтверждение своей твердой веры в науку и технику. За его бедным «Орлом», слабым и с подрезанными крыльями, последовали летательные аппараты, достаточно мощные для того, чтобы противостоять силам природы. Его заблудившегося голубя заменили говорящие волны, передающие человеческое слово через безграничные пространства. Андрэ был первым, проложившим новый путь и возвестившим: мы будем летать, как орлы, и ничто не сломит наших крыльев».

В 1906 году американский журналист В. Уэльман, с малоудачной экспедицией которого на Землю Франца-Иосифа мы уже знакомы, решил повторить опыт Андрэ. В отличие от экспедиции Андрэ, которая подготовлялась серьезно и без излишнего шума, для Уэльмана самым главным было создать сенсацию. В этом отношении он достиг полного успеха, потому что американские газеты в течение нескольких лет подряд раздували предприятие Уэльмана и создали вокруг него невероятную шумиху.

Чтобы привлечь внимание публики, Уэльман ухищрялся в различных усовершенствованиях для своей экспедиции, которая должна была стать «самой современной». Одним из таких новшеств, которое должно было удивить весь мир, был особого устройства гайдроп. Он представлял собою не что иное, как колбасу длиною около 50 метров, начиненную вяленым мясом, горохом и другими пищевыми продуктами, сверху покрытую металлическими чешуйками. По мысли Уэльмана, эта колбаса, — несомненно, самая длинная в мире (как отмечает Ф. Нансен), — должна была волочиться по морскому льду и задевать за торосы, причем от нее должны были отрываться куски. В случае аварии воздушного шара эти куски колбасного гайдропа должны были служить воздухоплавателям, при их возвращении, складами провианта.

В 1906 году Уэльман устроил базу для своей экспедиции в бухте Вирго на Шпицбергене, то-есть в том же месте, откуда вылетел Андрэ. Первый полет, осуществленный в сентябре 1907 года, оказался совсем неудачным: шар поднялся, перелетел через фиорд и на другом его берегу упал на глетчер. Необескураженный Уэльман выстроил новый шар, объемом в 10 тысяч кубических метров, на котором и поднялся из бухты Вирго 15 августа 1909 года. В этом полете, между прочим, участвовал и русский — Н. Е. Попов, ставший впоследствии авиатором.

Но и на этот раз предприятие Уэльмана потерпело полнейшее фиаско: отлетев несколько километров в северном направлении и достигнув пловучих льдов, шар потерял гайдроп-колбасу, и Уэльман снизился. К счастью, недалеко от места аварии находилось судно норвежской экспедиции Гуннара Исаксена, которое и доставило неудачливых аэронавтов в бухту Вирго.

Первыми управляемыми летательными аппаратами, примененными в Арктике, были самолеты, а первым совершил полет в Арктике на самолете русский летчик Нагурский. Арктические перелеты Нагурского, предпринятые в 1914 году, имели целью поиски экспедиции Г. Я. Седова. Специально для этого в Париже был заказан гидроплан «Фарман», доставленный в середине июля в Александровск-на-Мурмане. Здесь самолет в разобранном виде был погружен на пароход «Печора», доставивший его в Крестовую губу на Новой Земле. В течение августа Нагурский совершил у западных берегов Новой Земли пять полетов, во время которых он летал на север до мыса Литке. Один из полетов был сделан на северо-запад в открытое море, примерно на 100 километров от берегов Новой Земли.

Во время первой мировой войны всякие полеты в Арктике прекратились, а по окончании ее первый такой полет совершил в 1923 году швейцарский летчик Миттельгольцер в районе Шпицбергена (на гидроплане «Юнкерс»). Вслед за этим начинается весьма интенсивная работа по завоеванию Арктики с воздуха и в частности предпринимается ряд полетов с целью достижения Северного полюса. Мы коснемся их в следующей главе.

В 1926 году началась работа наших самолетов по обслуживанию зверобойных кампаний в северной части Белого моря. Пионером здесь явился летчик М. С. Бабушкин. С 1929 года в Советской Арктике началась систематическая авиаразведка льдов, с которой мы познакомились в предыдущей главе.

Авиационная работа в восточной части советского сектора Арктики началась в 1926 году, когда на пароход «Ставрополь», отправлявшийся из Владивостока к острову Врангеля, был взят самолет «Ю-13», который должен был обслуживать это плавание в отношении ледовых разведок. Состояние льдов было в 1926 году очень благоприятным, а потому необходимости в ледовых разведках не было. Работа самолета, управляв-

шегося летчиком О. А. Кальвицем, ограничилась поэтому несколькими полетами над островом Врангеля.

В 1927 году Осоавиахимом была организована воздушная экспедиция в составе двух гидросамолетов под общим руководством Г. Д. Красинского. Целью экспедиции являлось обслуживание первого грузового рейса из Владивостока в устье Лены («Колыма»), а также осуществление связи с островом Врангеля, где в 1926 году была основана колония. Оба самолета—биплан «Савойя» и моноплан «Юнкерс» — были доставлены к мысу Шмидта на пароходе «Колыма». 15 июля самолеты снялись отсюда к острову Врангеля. «Юнкерс», пилотировавшийся летчиком Е. М. Кошелевым, благополучно снизился в бухте Роджерс. «Савойя» же, на которой находились летчик Э. М. Лухт и начальник экспедиции Г. Д. Красинский, попала в туман и должна была вернуться к мысу Шмидта. На следующий день и этот самолет прилетел на остров Врангеля. Встреча была восторженной. Многие эскимосы впервые видели аэроплан. Пока гости с Большой Земли беседовали с Ушаковым, а затем готовили свои машины для обратного рейса, почти все население фактории и полярной станции от мала до велика находилось на берегу и внимательно наблюдало за всем тем, что делалось у самолетов. 17 июля оба самолета были снова у мыса Шмидта, где их погрузили на «Колыму». Самолеты были доставлены на пароходе в бухту Тикси. Отсюда оба самолета полетели в Якутск и далее в Иркутск, куда прибыли 28 августа.

О. А. Кальвиц.

В следующем году (1928) должен был быть совершен полет из Владивостока до Берингова пролива и далее вдоль берегов Ледовитого океана до Архангельска. В распоряжение экспедиции был предоставлен гидросамолет «Советский Север». Командиром самолета был летчик А. А. Волынский.

Целью этого «сквозного северного перелета» ставилась рекогносцировка воздушной трассы вдоль северных берегов Сибири. Кроме того, экспедиция должна была посетить остров Врангеля, куда надлежало доставить почту и медикаменты. «Советский Север» вылетел из Владивостока 16 июля и, следуя вдоль берега, после ряда промежуточных посадок 14 августа прибыл в Уэлен. На своем дальнейшем пути на запад самолет был вынужден снизиться в Колючинской губе из-за тумана. Начавшимся северным ветром, вскоре перешедшим в сильный шторм, стоявший на якоре самолет стало дрейфовать, и 22 августа, при нестихавшей буре, он был выброшен на берег и разбит. Участники перелета добрались до бухты Лаврентия пешком.

В 1929 году перелет, не удавшийся «Советскому Северу», должен был выполнить самолет «В-33», причем конечным пунктом на полярном побережье на этот раз было установлено устье Лены.

Кроме того, самолет должен был попутно посетить остров Врангеля.

В экспедиции снова участвовал Г. Д. Красинский, летчиком был О. А. Кальвиц, бортмехаником Ф. Ф. Леонгард. До бухты Лаврентия самолет был доставлен на пароходе «Лозовский». 26 июля самолет снялся отсюда и, после остановок в Уэлене и у мыса Сердце-Камень, 28 июля достиг мыса Шмидта. В тот же день «В-33» перелетел на остров Врангеля, а 31 июля самолет был снова у мыса Шмидта.

На своем дальнейшем пути на запад вдоль побережья самолет делал посадки (частично из-за тумана) у мыса Биллингса, у мыса Шелагского, в устье Колымы (откуда был совершен перелет в Среднеколымск и обратно), в устье Алазеи, в Русском Устье, у геофизической станции на острове Ляховском и в Казачьем, а 18 августа он снизился на реку Лену у Булуна. «Основная задача выполнена, — записал в этот день О. Кальвиц. — Впервые самолет пролетел от Берингова пролива к устью Лены». Полярный летчик О. А. Кальвиц, вписавший своим перелетом 1929 года славную страницу в историю советской полярной авиации, погиб в 1931 году на боевом посту: совершая рейс из Якутска в Булун, он попал в снежную бурю, опрокинувшую самолет. Вместе с Кальвицем смертью

М. Т. Слепнев.

героя пал и его постоянный спутник — борт-механик Леонгард.

Как мы уже знаем, в 1929 году ледовая обстановка в Чукотском море была крайне неблагоприятной, и пароход «Ставрополь», возвращавшийся из Колымы во Владивосток, был вынужден зазимовать около мыса Шмидта. На пароходе находилось около тридцати пассажиров, часть которых была больна; опасно болел капитан Миловзоров.

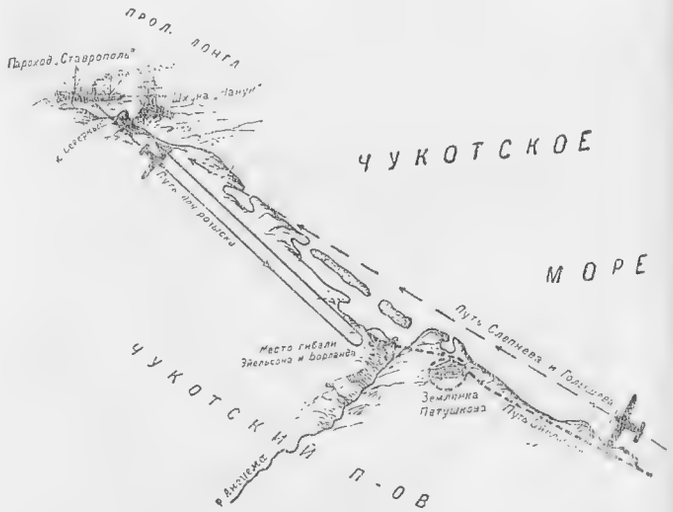
Для того чтобы быстрее эвакуировать пассажиров со «Ставрополя», была организована воздушная экспедиция М. Т. Слепнева. Для экспедиции были выделены два самолета типа «В-33».

Поздней осенью (23 ноября) оба самолета в разобранном виде доставил в бухту Провидения ледорез «Литке». Немедленно по сборке самолетов было выполнено несколько пробных полетов, главный же полет к мысу Шмидта летчики решили отложить до наступления светлого времени. 27 января 1930 года оба самолета покинули бухту Провидения и через два дня снизились у мыса Шмидта.

Операцию по эвакуации пассажиров со «Ставрополя» выполнил В. Л. Галышев, совершивший в течение февраля, марта и апреля три рейса в бухту Лаврентия. Пять пассажиров были эвакуированы с помощью собачьих упряжек.

Кроме «Ставрополя», в 1929 году у мыса Шмидта зазимовала американская шхуна «Нанук». Владелец этой шхуны, капитан О. Свенсон, решил доставить в Америку имевшуюся на шхуне пушнину воздушным путем, на что он и получил разрешение от советского правительства. Операцию по вывозу пушнины взяло на себя американское общество «Аляска Эруэйс», во главе которого стоял известный американский летчик Бен Эйелсон, участник арктических и антарктических летных экспедиций Г. Уилкинса. Первые американские самолеты, пилотировавшиеся Эйелсоном и Дорбандом, прилетели на мыс Шмидта 30 и 31 октября, а 5 ноября оба были уже снова в Аляске. 10 ноября Эйелсон и Дорбанд вылетели во второй рейс. Плохие условия погоды заставили Дорбанда вернуться с мыса Дежнева, самолет же Эйелсона пропал без вести. На его поиски из Аляски вылетели два самолета, управлявшиеся летчиками Гильомом и Кроссеном. Оба прибыли на мыс Шмидта в разгар полярной ночи — первый 21 декабря, второй на следующий день. В течение целого месяца летчики тщетно искали пропавший самолет Эйелсона, пока, наконец, 26 января Кроссен, пролетая над тундрой в районе реки Амгуемы, заметил торчащее из-под снега крыло самолета. Снизившись, Кроссен убедился, что это крыло принадлежало самолету «Гамильтон», на котором летал Эйелсон. «Гамильтон» был разбит на куски.

В район катастрофы 30 января прибыл М. Т. Слепнев. Начались поиски погибших. Под руководством Слепнева велись раскопки, при-



Поиски Эйелсона и Борланда.

чем твердые снежные заструги приходилось распиливать. Работа долго оставалась безрезультатной, но 13 февраля один из матросов со «Ставрополя», раскапывая снег, обнаружил человеческую ногу. Она принадлежала трупу Борланда. Через четыре дня было найдено и тело Эйелсона. Останки погибших летчиков были доставлены на мыс Шмидта на самолете, украшенном траурным полотнищем. 4 марта с мыса Шмидта на Аляску вылетел американский самолет «Ферчайльд» с телами Эйелсона и Борланда. До Фербенкса их сопровождал на советском самолете Слепнев.

Операция, аналогичная выполненной Галышевым в 1930 году, была произведена поздней осенью 1933 года летчиком Ф. К. Куканов, эвакуировавшим на самолете пассажиров с судов, которые зазимовали около мыса Биллингса. В том же году Куканов два раза летал с мыса Шмидта на остров Врангеля, незадолго до того посещенный также С. Леваневским на самолете «Н-8».

О блестящих операциях по снятию с льдины участников экспедиции на «Челюскине», выполненных весной 1934 года летчиками — Героями Советского Союза, мы говорили выше.

В. С. Молоков.

В 1935 году был выполнен ряд замечательных зимних перелетов из Москвы в различные районы Арктики. Летчик В. Л. Галышев перелетел из Москвы в бухту Тикси, покрыв расстояние в 10 500 километров (31 января — 16 марта); В. С. Молоков совершил перелет из Москвы на остров Диксона, покрыв 13 тысяч километров (11 февраля — 19 марта); М. В. Водопьянов и Я. Линдель перелетели из Москвы на мыс Шмидта (14 тысяч километров), причем Водопьянов продолжил свой полет до острова Врангеля, куда доставил почту.

Впервые в 1935 году полярная авиация была использована для эвакуации заболевших полярников (из Маре-Сале был вывезен больной радист).

Огромная работа была выполнена летом 1935 года В. С. Молоковым. За время с 16 июля по 12 сентября он покрыл на самолете «П-2» 21 тысячу километров по маршруту Красноярск — Якутск — Нижнеколымск — Медвежьи острова — мыс Шмидта — Уэлен — остров Врангеля — район «Земли Андреева» — мыс Шмидта — Игарка.

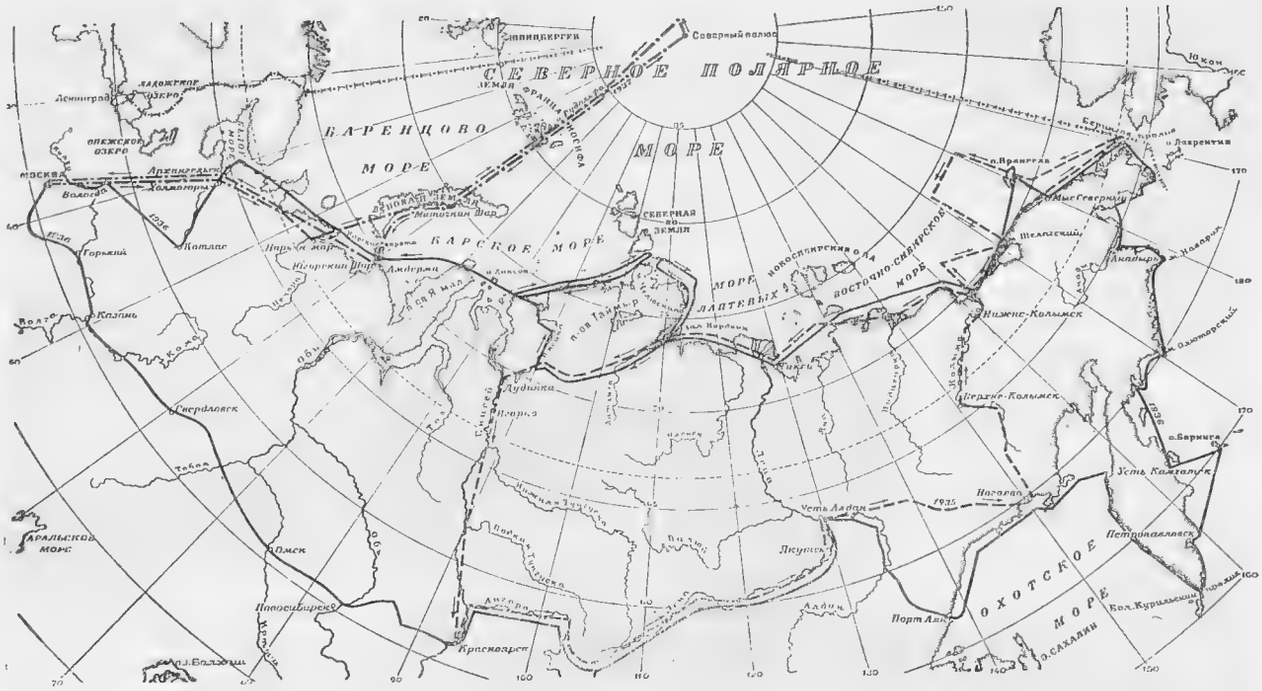
В 1936 году В. С. Молоков совершил еще более замечательный перелет, впервые пройдя на самолете по всей трассе Северного морского пути от Берингова пролива до Архангельска. Перелет был совершен на двухмоторной летающей лодке «СССР Н-2» по маршруту Красноярск — Якутск — Аян — Ногаево — Петропавловск-на-Камчатке — Командорские острова — Анадырь — Уэлен — мыс Шмидта — остров Врангеля — бухта Тикси — Нордвик — Хатанга — Диксон — Вайгач — Архангельск — Москва. Основная цель перелета состояла в инспекции хозяйства Главсевморпути. Попутно были произведены ледовые разведки в водах, омывающих Таймырский полуостров.

Перелет начался 22 июля 1936 года и закончился 19 сентября, причем самолет покрыл в общем расстояние в 26 300 километров. В полете участвовали штурман А. А. Ритслянд[1] и бортмеханики Г. Т. Побежимов и В. И. Мищенков. Метеорологические условия перелета были чрезвычайно тяжелыми.

«Как и всякий северный летчик, — пишет В. С. Молоков, — я вообще не избалован погодой. Привык летать и в тумане, и в дождь, и в метель. Но в такой дьявольской погоде, какую нам преподнесли Охотское море и Камчатка, мне, пожалуй, летать еще не приходилось. Особенно тяжел был перелет от Командорских островов до Усть-Камчатска».

О посадке гидросамолета около Усть-Кам-

[1] Погиб в 1938 году во время катастрофы дирижабля «СССР В-6».



Полеты В. С. Молокова в 1935—1937 гг.

чатска принимавший участие в перелете журналист рассказывает следующее: «Нас окружал такой густой туман, что казалось, мы просто завязли в нем. Вдруг Молоков пошел на посадку. Мы выглянули в окно — и ахнули. Ничего не было видно внизу, только море тумана клокотало и пенилось. Мы падали вниз, в эту призрачную пустоту, падали стремительно и неуклонно, рискуя каждую минуту столкнуться с водой и расшибиться. Далеко ли вода? Увидим ли мы ее? Она блеснула в полутора метрах от машины, и в ту же минуту мы грохнулись о воду. Это была самая замечательная посадка, какую видел на своем веку каждый из участников перелета. После этого мы восемь часов рулили по воде, самолет превратился в катер. К утру мы вышли точно туда, куда следовало, — к Усть-Камчатску».

Арктика встретила самолет негостеприимно: на пути из бухты Лаврентия к мысу Шмидта самолет подвергся обледенению. На мысе Шмидта летающая лодка Молокова встретилась с самолетом Леваневского, который также совершал перелет по трассе Северного морского пути с востока на запад.

3 сентября Молоков был уже на острове Диксона. Через несколько дней он полетел обратно к проливу Вилькицкого с целью произвести здесь ледовую разведку. Выполнив разведку, Молоков взял курс на остров Диксона, но, не достигнув его, попал в туман. Не оставалось другого выхода, как совершить посадку среди дрейфовавших льдов. В поисках места для посадки самолет долго летал над льдами, держась на высоте нескольких метров. Наконец, Молоков выбрал довольно большую полынью и, как всегда, блестяще совершил посадку. Наступила ночь, оказавшаяся очень беспокойной для экипажа самолета. Льды находились все время в быстром движении и то и дело угрожающе надвигались на самолет, который в таких случаях бывал вынужден искать новое пространство чистой воды. Только к утру туман рассеялся, и самолет получил возможность продолжать свой путь к острову Диксона.

19 сентября Москва торжественно и радостно встречала Молокова и его спутников. Весь экипаж самолета был награжден орденами «за исключительное мастерство, проявленное при облете в труднейших условиях впервые всей территории Крайнего Севера и трассы Северного морского пути от Берингова пролива до Белого моря».

В то же лето 1936 года были совершены еще два замечательных перелета.

Первый из них был выполнен 20—22 июля на самолете «ПС-25» по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — устье Лены — Петропавловск-на-Камчатке — Охотское море. Весь этот громадный маршрут был пройден без посадки.

Перелет «ПС-25» вошел в историю под именем «Сталинского маршрута». Трасса полета была намечена товарищем Сталиным во время

беседы с летчиками, предложившими совершить перелет через Северный полюс. Товарищ Сталин рекомендовал для начала избрать маршрут Москва—Камчатка.

Целью полета являлась проверка в высоких широтах существующих способов воздушной навигации, а также радиосвязи в дальнем полете. Кроме того, полет должен был дать опыт в вождении самолета в сложных метеорологических условиях Арктики для предстоящих транспо-лярных перелетов Москва — США. Полет был совершен великим летчиком нашего времени В. П. Чкаловым (командир самолета), Г. Ф. Байдуковым (второй пилот) и А. В. Беляковым (штурман).

В. П. Чкалов.

Через девять часов после старта в Москве самолет в районе Харловки на Мурмане достиг Баренцова моря. Здесь самолет поднялся на высоту 3500 метров и пошел над облаками, взяв курс на остров Виктории. Из-за густой облачности этот остров увидеть не удалось. Когда самолет летел над Землей Франца-Иосифа, облака внезапно разорвало, и летчики могли полюбоваться видом на этот суровый арктический архипелаг.

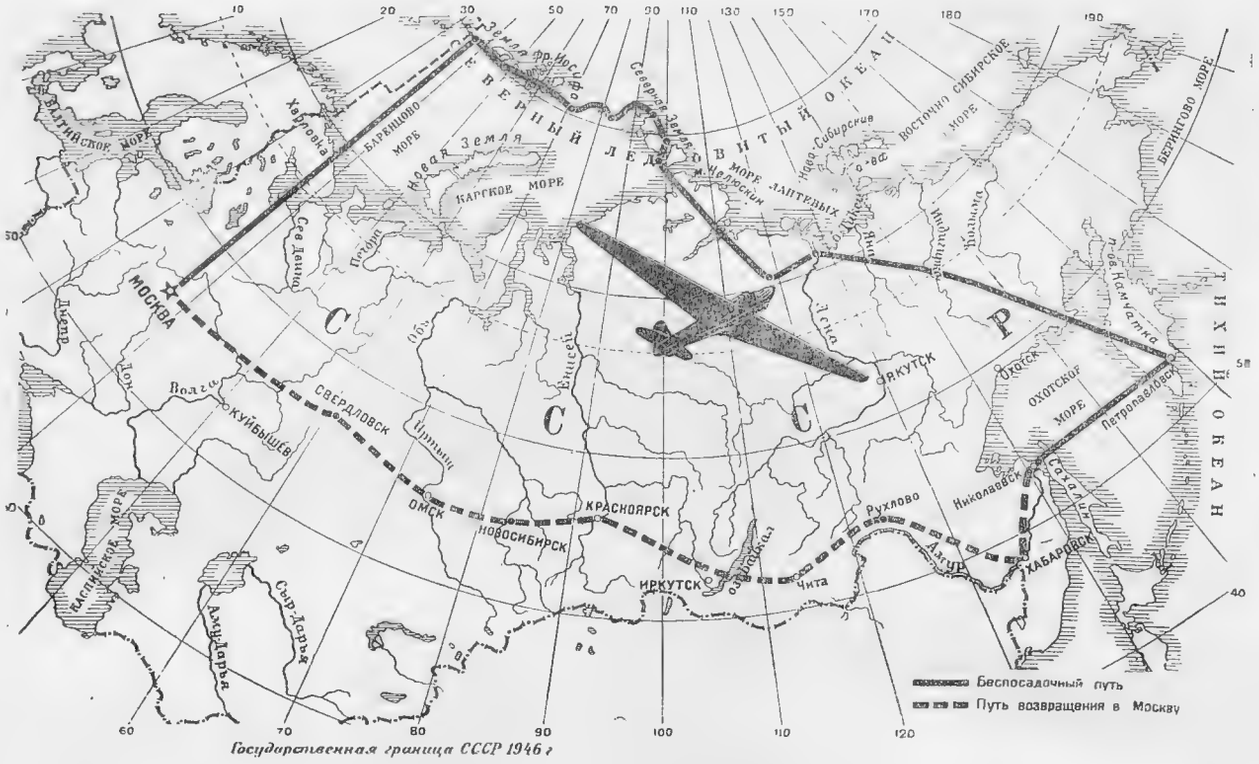
Следующий этап перелета, Земля Франца-Иосифа — Северная Земля, явился одним из наиболее тяжелых. Пытаясь пробиться через облака, самолет набрал высоту 3700 метров, но, так и не пробив облачности, начал снижаться. «Некоторое время самолет идет в сплошной пелене облаков, — описывает дальнейшие тяжелые часы В. П. Чкалов. — Тускнеют стекла кабины. Вскоре мы замечаем нечто очень страшное: наша машина подвергается обледенению. Беляков открывает окошечко, чтобы убедиться в этом. Он снимает рукой слой льда. Легкая ледяная корка покрывает уже наш длиннокрылый огромный самолет. Корка растет. Самолет тяжелеет». Чтобы выйти из опасного положения, было решено обогнуть циклон, и курс был проложен на северо-восток. Вскоре через облака стали видны смутные очертания суши. Беляков радирует в Москву: «Все в порядке. Находимся — Северная Земля».

Чтобы не слишком уклоняться от курса, самолет пробивается через циклон на высоте 4000 метров и затем летит по направлению к бухте Тикси.

Вскоре Арктика уже позади: самолет, держась на высоте 4400 метров, пересекает серебристую ленту реки Лены. Отсюда Байдуков радирует: «... Сегодняшний день отнял большое количество энергии у экипажа... Мы убедились сегодня в коварстве Арктики, какие трудности она несет».

Пролетев над Якутией и ее горными хребтами, самолет к концу второго дня перелета вышел к Охотскому морю, притом точно в намеченном по плану месте — заливе Бабушкина. Отсюда самолет пересек Пенжинскую губу и взял курс на Петропавловск-на-Камчатке. Море было закрыто густой пеленой облаков, наверху же ярко светило солнце. В 50 километрах от Петропавловска облака стали редеть, и вскоре затем перед глазами пилотов во всей ее красоте предстала Авачинская бухта. Около Петропавловска Байдуков сбросил через нижнее окно самолета вымпел. Он был найден через четверо суток местным рыбаком.

От Петропавловска курс был проложен на Николаевск - на - Амуре. Самолет при сплошной облачности пересек Охотское море и вышел к восточному берегу Сахалина. Дальнейший полет отважные пилоты описывают следующим образом: «Идем вперед, но выйти на материк не можем. Все закрыто дождем и туманом. А впереди нас подстерегают горы. Чкалов набирает высоту, решая итти на Хабаровск по радиокомпасу. Запрашиваем сводку о погоде. В сплошных облаках и дожде выходим на высоту 2500 метров. И тут-то начинается самое страшное. На окнах кабины оседает лед, одновременно появляется тряска в моторе, вибрация и уда-



„Сталинский маршрут" В. П. Чкалова на самолете „ПС-25" 20—22 июля 1936 г.

ры в самолете. Становится ясным: обледенение делает дальнейший полет невозможным. Вибрация самолета угрожает нам гибелью». В этот критический момент Байдуков отправляет радио: «Обледеневаем. В тумане. По маяку идем в направлении на Хабаровск». Вскоре после этого самолет принял радио из Москвы: «Ввиду тяжелых метеорологических условий перелет прекратить. Посадку произведите по своему усмотрению. Орджоникидзе».

Посадка была выполнена на небольшом острове Удд, вскоре затем постановлением правительства переименованном в остров Чкалова [1]. Всего самолет пробыл в воздухе 56 часов 20 минут, покрыв за это время 9374 километра.

Во время перелета товарищ Сталин внимательно следил за положением отважной тройки. Экипаж «Сталинского маршрута» с честью выполнил задание вождя. Исторический перелет В. П. Чкалова и его друзей открыл эпоху дальних полетов советской авиации. Всем трем участникам перелета — В. П. Чкалову, Г. Ф. Байдукову и А. В. Белякову — было присвоено звание Героя Советского Союза.

Другой перелет был выполнен с 5 августа до 13 сентября С. А. Леваневским совместно с штурманом В. Н. Левченко по маршруту Лос-Анжелос — Сан-Франциско — Сиаттль — Фербенкс — Ном — Уэлен — бухта Амбарчик — бухта Тикси — Жиганск — Якутск — Киренск — Красноярск — Омск — Свердловск — Москва. Общее протяжение этого маршрута составляет 19 тысяч километров.

Перелет был осуществлен на быстроходном моноплане «СССР Н-208». Целью полета являлось изучение северного воздушного пути между СССР и Америкой.

Леваневский вылетел из Лос-Анжелоса 5 августа 1936 года. На пути в Аляску самолет попал в Тихом океане в шторм с туманом. Леваневский решил сделать посадку. «Я опустил самолет ниже, — рассказывает пилот. — Показалась какая-то тень — очертания берега, острые обломки скал... Я повел самолет на снижение... Совсем близко пенятся волны океана. Я почувствовал удар поплавков о воду, самолет вздрогнул, начал легко подскакивать, словно преодолевая препятствия, но не выходил из повиновения. Как ни сильна стихия, ее можно все же перехитрить. Посадка была произведена благополучно... В Великом океане продолжался шторм. С острова доносился шелест леса. В скалах и в ущельях завывал ветер, и бились о камни волны прибоя». По определению штурмана Левченко посадка была сде-

[1] Одновременно остров Лангр был переименован в остров Байдукова, остров Кевос — в остров Белякова.

лана на острове Гуз-Айлэнд, оказавшемся необитаемым.

17 августа Леваневский в густом тумане перелетел через Берингов пролив. Воспользовавшись появившимся в низких облаках «окошком», самолет нырнул в него и совершил посадку в лагуне около Уэлена. 22 августа Леваневский прилетел в бухту Амбарчик у устья Колымы, где туманы задержали летчика на несколько дней. Так и не дождавшись хорошей погоды, Леваневский покинул Амбарчик 28 августа, взяв курс на устье Лены. Самолет летел над тундрой, но около бухты Тикси вышел к морю. Сделав круг над арктическим портом, Леваневский полетел в Булун, где и совершил посадку. Дальнейший путь проходил уже по более освоенной трассе, вне пределов Арктики. В Красноярске поплавки были сменены на колеса, после чего Леваневский продолжал свой замечательный перелет, закончившийся 13 сентября на Щелковском аэродроме в Москве. Правительство наградило обоих участников перелета орденами.

Весной 1936 года состоялись рекогносцировочный полет М. В. Водопьянова по трассе будущей экспедиции на Северный полюс. Впервые самолетом была достигнута Земля Франца-Иосифа и обследованы льды к северу от острова Рудольфа.

С каждым новым арктическим полетом накапливался опыт для новых смелых предприятий, тренировались кадры летчиков и штурманов, совершенствовались средства аэронавигации и связи.

Уже в 1937 году в Арктике были осуществлены такие выдающиеся экспедиции, как полет на Северный полюс для высадки дрейфующей научно-исследовательской станции И. Д. Папанина, перелеты через Ледовитый океан из Москвы в Северную Америку В. П. Чкалова и М. М. Громова.

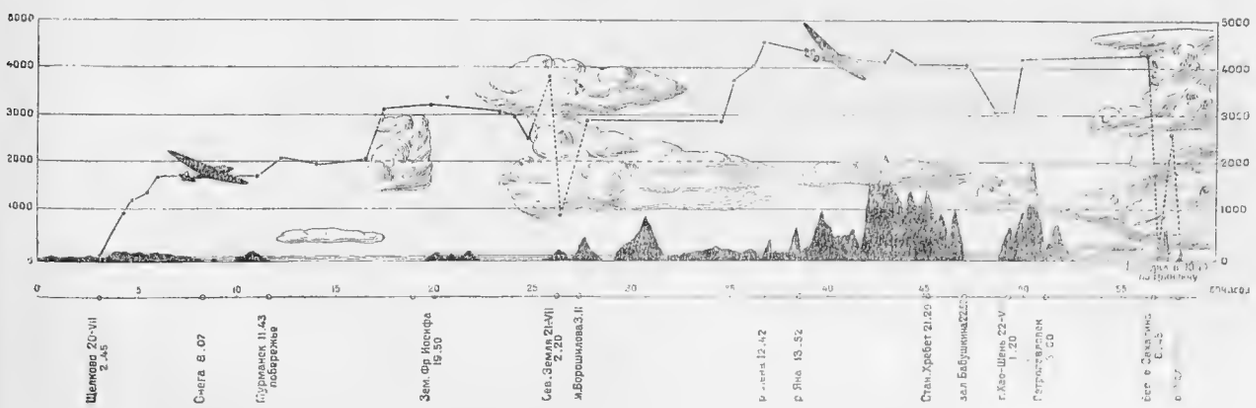
Помимо этих исторических полетов, прославивших советскую авиацию и высоко поднявших ее авторитет (подробнее о них мы расскажем в главе «Завоевание Северного полюса»), весной 1937 года были предприняты и другие экспедиции.

Большой перелет был выполнен в 1937 году на самолете «Н-120» по маршруту Москва — остров Врангеля — Москва.

Целью этого перелета являлась проверка материальной части полярной авиации в тяжелых зимних условиях, а также доставка на полярные станции почты, медикаментов, кинофильмов и других предметов. Штурманом самолета был А. П. Штепенко. Не взирая на сложные условия полета и свой в то время еще сравнительно небольшой штурманский опыт, он обеспечил четкое навигационное обслуживание. Впоследствии А. П. Штепенко участвовал в ряде дальних перелетов полярной авиации, а в годы Отечественной войны, будучи штурманом Дальне-бомбардировочной авиации, был удостоен звания Героя Советского Союза.

«Н-120» стартовал из Москвы 9 февраля и, сделав остановки в Казани, Свердловске, Омске, Новосибирске, Красноярске, Иркутске, Усть-Куте, Олекминске, Якутске (1 марта), Верхнеколымске, Маркове, Усть-Белом, Анадыре (9 марта), заливе Креста (27 марта) и мысе Шмидта, 7 апреля прилетел на остров Врангеля. Уже на следующий день «Н-120» вылетел в обратный путь, во время которого были сделаны остановки на мысе Шмидта, мысе Шелагском, в бухте Амбарчик на мысе Шалаурова, в бухте Тикси (12 апреля), в заливе Кожевникова, на мысе Челюскина, на мысе Стерлегова и на острове Диксона (5 мая). Отсюда самолет вернулся на мыс Челюскина, чтобы вывезти заболевшего врача. 29 мая самолет «Н-120» был снова на Диксоне и продолжал свой путь. После промежуточных посадок на острове Белом, у Амдермы и в Архангельске «Н-120» 13 июня снизился на аэродроме в Москве.

Весной 1937 года был совершен перелет на самолете «Н-115» из Красноярска на



Профиль полета „ПС-25" по маршруту Москва—о. Удд 20—22 июля 1936 г.

Выдающиеся пилоты полярной авиации
П. Г. Головин (слева) и С. А. Леваневский.

Северную Землю и обратно. Такой же перелет был осуществлен в 1938 году.

1938 авиационный год на Севере был открыт экспедицией А. Д. Алексеева на трех четырехмоторных самолетах в район дрейфа группы ледокольных судов («Садко», «Седов», «Малыгин») к 80-й параллели на границе моря Лаптевых и Ледовитого океана. Подробнее об этой выдающейся экспедиции мы расскажем в главе о дрейфе «Фрама» и «Седова». Почти всю свою работу на Крайнем Севере эта экспедиция выполнила в условиях начала полярного дня, с 18 марта по 28 апреля. К дрейфующим судам самолеты летали из бухты Тикси и с острова Котельного, ориентируясь по солнцу и радиопеленгам. Экспедиция вывезла с дрейфующих судов 184 человека.

Из перелетов, совершенных в 1938 году по трассе Северного морского пути, следует выделить перелеты Г. Орлова на самолете «Н-240» и Героя Советского Союза П. Головина на самолете «Н-207». Орлов в течение навигации пролетел по маршруту Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Диксон — мыс Стерлегова — устье реки Таймыры — Диксон — Игарка — Туруханск — Красноярск. Головин совершил перелет по маршруту Москва — Уэлен — Москва общим протяжением около 29 тысяч километров.

Двухмоторная амфибия Головина стартовала в Москве 8 августа и 15 августа достигла бухты Тикси. Совершив несколько полетов в районе Новосибирских островов, Головин перелетел на Индигирку, Колыму и далее вдоль Чукотского побережья в Уэлен. 6 сентября Головин вылетел в обратный путь, лежавший через Тикси, Игарку и Красноярск, и уже 18 сентября прибыл в Москву.

В марте 1940 года на самолете «Н-170» (пилот М. В. Водопьянов, штурман А. П. Штепенко) был совершен первый коммерческий рейс по линии Москва—Тикси—Анадырь и обратно. Весь рейс длился месяц. На борту самолета находились тринадцать пассажиров и 2700 килограммов груза. Полезная коммерческая нагрузка самолета составляла 4 тонны.

В том же году большой зимний перелет совершил И. И. Черевичный, во время которого были посещены многие полярные станции и различные предприятия Главсевморпути.

Широко известны полеты И. И. Черевичного в высокие широты восточного сектора Арктики (1939 и 1940), экспедиция Арктического института на самолете «СССР Н-169» (пилот И. И. Черевичный, штурман В. И. Аккуратов) в центр района «полюса относительной недоступности» (1941), высокоширотные полеты Котова, Задкова, Сырокваши в район проблематической «Земли Санникова» (1944), глубокие разведки летчика Титлова с попутным посещением района Северного полюса (1945), разведки летчика Титлова с пересечением за один полет высоких широт от берегов Гренландии до Северной Земли (1946).

Таковы только отдельные примеры работы полярной авиации.

За годы Великой Отечественной войны советскими воздушными экспедициями осмотрено около 600 тысяч кв. километров поверхности морей Северного Ледовитого океана и Центрального Полярного бассейна, т. е. площадь, превышающая территорию ряда европейских государств.

Любопытны данные о сокращении «белых пятен» Полярного бассейна.

	Площадь непосещенных человеком районов Полярного бассейна „белых пятен" в тыс. кв. км	% к площади Полярного бассейна
В 1929 г. (по Транзе)	4309	57,1
В 1939 г. (по Лактионову)	1844	24,3
В 1945 г.	1250	16,6

Таким образом, самолет стал решающим средством географического изучения Полярного бассейна.

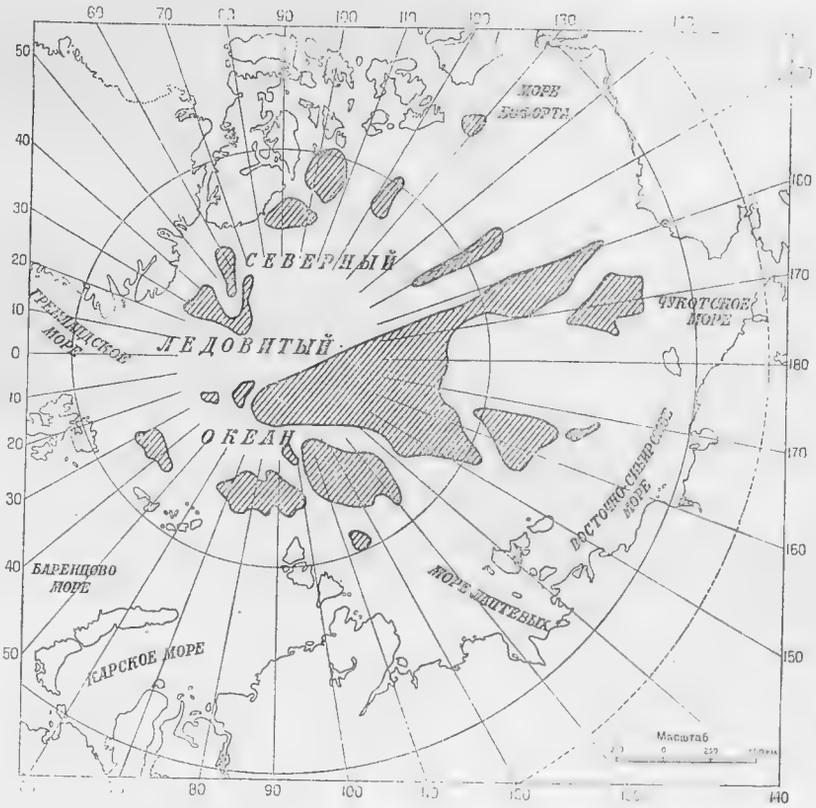
Осенние разведки, произведенные на грани полярной ночи, по-новому представили картину замерзания моря, изменили существовавшие до этого представления о центрах замерзания ледяного покрова.

В дни Отечественной войны через северо-восток Сибири и Чукотку проходила великая авиационная линия, соединяющая СССР и США. Работой транссибирской авиалинии руководили известные полярники — участники воздушной экспедиции на Северный полюс Герои Советского Союза генерал-лейтенант М. И. Шевелев и полковник И. П. Мазурук.

Резко сократилась длительность полетов. Так, например, рядовой полет по маршруту Москва — Тикси — Москва в 1945 году занимал всего 9 дней (за несколько лет до этого полет по такому маршруту, занявший месяц, считался рекордным).

Для картографических и съемочных работ наши самолеты применялись в Арктике впервые в 1932 году, когда, по инициативе геолога С. В. Обручева, была организована летная экспедиция на Чукотский полуостров. В распоряжении экспедиции, возглавлявшейся ее инициатором, находился небольшой гидросамолет. Главной задачей экспедиции явилась съемка с самолета внутренней части Чукотского полуострова новым, так называемым «маршрутно-визуальным» методом, предложенным геодезистом экспедиции К. А. Салищевым, а также общая географическая и геологическая рекогносцировка. Самолет экспедиции, пилотировавшийся летчиком Г. Страубе, вылетел 16 июля из Красноярска и 20 августа прибыл в Анадырь — начальный пункт работ экспедиции. Отсюда был совершен перелет к мысу Шмидта (через мыс Дежнева), где выявилась необходимость оказать помощь колонии на острове Врангеля. После удачного полета на остров, с которого были эвакуированы восемь сотрудников станции, самолет Обручева вылетел обратно в Анадырь и дальше в Ногаево, где был погружен на пароход «Днепрострой».

Ввиду ряда неблагоприятных обстоятельств (слишком поздний вылет из Красноярска, необходимость посещения острова Врангеля и т. д.) экспедиции удалось произвести съемку лишь сравнительно небольшой части Чукотского полуострова. Тем не менее значение этой первой научно-исследовательской летней экспедиции в Советской Арктике было велико, так как она доказала полную пригодность этого нового метода исследования полярных окраин. Поэтому Арктический институт уже в следующем году



Карта „белых пятен" — районов Центрального полярного бассейна, не посещенных человеком на 1 января 1946 г.

отправил на Чукотский полуостров новую летную экспедицию под начальством С. В. Обручева. На этот раз экспедиции был предоставлен большой сухопутный самолет «Н-4», который был доставлен в Анадырь на пароходе. Самолет пилотировался Ф. К. Кукановым, съемочные работы снова производил К. А. Салищев.

Экспедиция 1933 года увенчалась полным успехом: в бассейне Анадыря было совершено 11 круговых полетов, во время которых была заснята площадь в 375 тысяч квадратных километров.

На основании работ экспедиции было составлено орографическое описание Чукотского округа и были выяснены его основные структурные линии.

В 1935 году с самолета была произведена аэрофотосъемка реки Оленек на протяжении 200 километров от устья, и в том же году фотосъемочные работы с самолета были выполнены в северной части Карского моря под руководством В. В. Вердеревского.

С замечательными работами научно-исследовательского характера, выполненными при помощи советских самолетов в Центральной Арктике, мы познакомимся ниже — в заключительной главе нашей книги.

ЛИТЕРАТУРА

Водопьянов М., Полеты, Л., 1937.

„Воздушные пути Севера", Сборник статей, М., 1933.

Гибель экспедиции Андрэ. Перевод с норвежского, Л.—М., 1931.

Жданко М. Е., Первый гидроаэроплан в Северном Ледовитом океане, П., 1917.

Записки летчика М. С. Бабушкина, М., 1941.

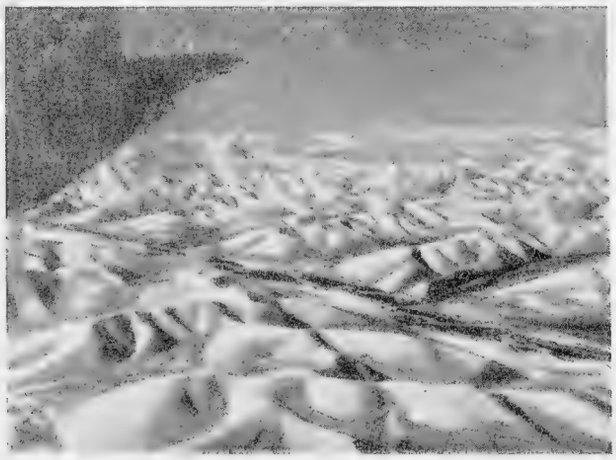
Красинский Г. Д., Пути Севера, Северные воздушные экспедиции 1927 и 1928 годов, М., 1929.

Молоков В. С., Три полета, Л., 1939.

Обручев С. В., На самолете в восточной Арктике, Л., 1934.

По Сталинскому маршруту. „Героический беспосадочный перелет Москва—Северный Ледовитый океан – Камчатка—Николаевск-на-Амуре", М., 1936.

Чкалов В., Байдуков Г. и Беляков А., Наш полет, М., 1936.



Над Чукоткой.
Снято с борта самолета летчиком М. Н. Камынским.

ДРЕЙФЫ „ФРАМА“ И „СЕДОВА“

Осваивая, наперекор всем трудностям и жертвам, приполярные области, человечество не оставляло мысли о проникновении в Центральную Арктику и достижении Северного полюса.

Все экспедиции к Северному полюсу, предпринимавшиеся в XVIII и XIX веках на кораблях и санях, неизменно терпели неудачу. Полярные льды оставались непреодолимой для человека преградой. Поэтому многие полярные путешественники пришли к заключению, что Северный полюс недоступен, другие же (как, например, Пайер) возлагали надежды на развитие воздухоплавания.

С совершенно новым и гениально задуманным планом достижения высоких широт Арктики выступил в 1890 году молодой норвежский ученый Фритьоф Нансен, имя которого уже в то время было широко известно благодаря совершенному им первому пересечению ледяного купола Гренландии. Мы уже знакомы с дрейфом предметов с погибшей у Новосибирских островов «Жаннетты», которые вместе со льдом пригнало к берегам Гренландии. Еще в 1884 году норвежский метеоролог Х. Мон, изучая этот дрейф, высказал мысль о том, что существует течение, идущее от берегов Восточной Сибири через Полярный бассейн по направлению к проходу между Шпицбергеном и Гренландией. Нансен привел ряд доказательств, подтверждающих правильность предположения Мона. Так, сборы плавника на берегах Гренландии показали, что этот плавник большей частью сибирского происхождения. На берегах Гренландии был найден деревянный метательный снаряд, употребляемый эскимосами Аляски; иначе, как морским течением, проходящим через Полярный бассейн, находку этого снаряда в Гренландии нельзя было объяснить.

Это течение, берущее свое начало к северу от Сибири и Аляски, Нансен задумал использовать для достижения центральной части Арктики. «Нужно попробовать войти в это течение, с его помощью проникнуть в ту область, которой тщетно пытались достигнуть все те, кто раньше шел против течения. Если мы попытаемся работать заодно с силами природы, а не против них, то найдем вернейший и легчайший способ достижения полюса». Таков был вывод Нансена.

Что касается задач экспедиции, то Нансен считал, что она «отправляется не для отыскания математической точки, составляющей северный конец земной оси, так как достижение этого пункта само по себе бесценно, а для исследования большой неизвестной части земного шара, окружающей полюс».

Для осуществления плана Нансена требовалось, конечно, совершенно особенное судно, ибо обычному судну грозила неминуемая опасность быть раздавленным льдом. Нансен полагал, что если придать обводам корабля яйцевидную форму, то судно при сжатии льдов будет выпираться наружу; кроме того, он считал, что судно должно быть небольших размеров и построено очень крепко.

По указаниям Нансена такое небольшое судно, похожее в разрезе на расколотый надвое кокосовый орех, было выстроено в Норвегии. Нансен назвал его «Фрам», что по-норвежски значит «вперед». Водоизмещение «Фрама» составляло 402 регистровые тонны брутто (307 тонн нетто), длина корабля по килю была равна 31 метру, на нем имелась машина в 220 индикаторных сил.

Выдвинутый Нансеном проект экспедиции на дрейфующем судне осудили почти все виднейшие полярные авторитеты, единодушно объявившие проект «чистым безумием». Особенно резко высказался американский полярный исследователь А. Грили, бывший

начальник злосчастной экспедиции в залив Леди Франклин (1881—1884). В написанной по поводу проекта Нансена статье Грили заявил: «Я считаю почти немыслимым, чтобы составленный доктором Нансеном проект нашел поддержку или даже сочувствие. Если его попробуют привести в исполнение, он обещает бесполезный результат, не говоря о том, что участникам экспедиции предстоят болезни и смерть. Подойти к полюсу на судне нельзя, ибо в окружающей его области находится обширная земля; о существовании этой земли мы знаем почти так же верно, как если бы мы ее видели[1]. То, что задумал доктор Нансен, есть проект бессмысленного самоубийства».

Фритьоф Нансен.
(1861—1930).

Несмотря на резко отрицательную оценку иностранных полярных путешественников, Нансену все же удалось убедить своих соотечественников в правильности своего плана. Норвежское правительство отпустило на экспедицию 280 тысяч крон, и 200 тысяч крон пожертвовали различные общества и частные лица. В июле 1893 года «Фрам» покинул Норвегию, имея ближайшей целью Новосибирские острова, к северу от которых Нансен предполагал вмерзнуть в полярные льды и начать трансарктический дрейф.

Во главе экспедиции стоял ее инициатор — Фритьоф Нансен, капитаном «Фрама» был Отто Свердруп. Научные работы выполнялись, кроме Нансена, норвежскими лейтенантами С. Скотт-Гансеном и Я. Иогансеном, а также врачом Г. Блесингом. Кроме того, в экспедиции участвовали еще восемь человек судового состава. Продовольствия на «Фраме» имелось на пять лет.

29 июля «Фрам» вошел в Югорский Шар. Здесь, в становище Хабарове, на борт было взято тридцать пять собак, доставленных из Западной Сибири. В ночь с 4 на 5 августа «Фрам» вошел в Карское море, где вскоре встретил большое количество льда. Задержанное им судно только 13 августа миновало Белый остров.

18 августа, когда «Фрам» был примерно в 7 милях к NNW от мыса Северо-восточного, Свердруп, находившийся в обсервационной бочке, увидел землю, не обозначенную на картах. Она оказалась небольшим низменным островом с крутыми песчаными холмами; можно было видеть, что на острове растет трава. Нансен назвал этот остров, в честь открывшего его, островом Свердрупа. После «Фрама» остров Свердрупа видели с «Эклипса» (в 1915 году), а в 1930 году этот остров был зарисован с самолета «Комсеверпуть 2». Впервые остров Свердрупа был посещен человеком в 1932 году во время экспедиции на «Сибирякове», когда точное местоположение острова было определено путем астрономических наблюдений. В следующем году (1933) на этот остров высаживались участники экспедиции на гидрографическом судне «Циркуль».

От острова Свердрупа «Фрам» направился к острову Диксона, где предполагалось оставить почту. Так как, однако, погода стояла благоприятная, то было решено не терять времени и продолжать путь вдоль берегов Сибири по направлению к мысу Челюскина. 20 августа экспедиция достигла группы многочисленных островов, впоследствии получивших название шхер Минина. Большинство этих островов имело круглые формы — свидетельство деятельности ледников, которые некогда покрывали эти острова. У одного из больших островов, названного Нансеном Оленьим островом, «Фрам» стал на якорь. Пока котел наполнялся свежей водой, некоторые участники экспедиции высадились на остров и удачно охотились здесь на оленей и белых медведей. В районе шхер Минина «Фрам» на несколько дней задержа-

[1] Представление, что в Центральной Арктике находится обширная суша, было среди географов второй половины XIX века довольно распространенным. Так, Ф. Гельвальд писал: «Мы еще ничего не знаем о центральной части этого Полярного бассейна, а равно и о лежащем в нем материке, по величине равняющемся пространству Европы» (Ф. Гельвальд, В области вечного льда, СПб., 1881, стр. 3).

ли необычайно стремительные течения и противный ветер. 25 августа, не доходя до мыса Стерлегова, была открыта группа из семи островов, названная островами Скотт-Гансена.

Множество не показанных на карте островов встречалось и на следующий день. «Здесь находится такая масса неизвестных островов, — записал в тот день Нансен, — что если наблюдать за ними, то голова готова закружиться. Утром мы прошли мимо утесистого острова, и за ним я увидел два других (острова Клементса Маркама. — *В. В.*). Затем далее на север — острова Рингнеса, потом еще несколько островов на северо-востоке. В пять часов пополудни нам пришлось обогнуть два больших острова, пройти между которыми мы не рискнули, опасаясь мелей. Они были округлены, как и предыдущие, но довольно высоки (острова Мона. — *В. В.*). Потом мы опять держали курс на восток, имея по левую сторону от себя четыре больших и два малых острова. Справа же мы видели ряд низменных островов (острова Тилло. — *В. В.*). Фарватер здесь не очень надежен. Раз вечером мы совершенно неожиданно открыли, что прямо у бакборта просвечивают через воду большие камни, а наискось от штирборта обнаружили мель с сидящей на ней льдиной».

28 августа «Фрам» находился к западу от лабиринта островов, расположенных к северу от острова Таймыра и названных Нансеном архипелагом Норденшельда. «Повсюду показываются острова, между которыми лежит не вскрывшийся лед. Погода слишком пасмурная, чтобы рассмотреть их как следует. Вдоль этих островов мы зашли чорт знает как далеко на север». Попытка обогнуть архипелаг Норденшельда с севера, из-за тяжелого состояния льдов, не удалась, и «Фрам» повернул на юг в надежде там найти проход на восток.

В районе архипелага Норденшельда Нансен наблюдал очень интересное явление так называемой «мертвой воды», которое он описывает следующим образом: «Мы почти не двигались с места, — благодаря мертвой воде судно точно увлекало за собой весь поверхностный слой воды. Мы имели случай заняться исследованием этого явления более

Путь „Фрама“ в Карском море. С карты, приложенной к первому русскому изданию книги Ф. Нансена „В стране льда и ночи“, 1898 г.

тщательно, чем желали. Кажется, это явление происходит исключительно там, где слой пресной воды лежит на соленой и увлекается кораблем, скользя внизу по поверхности более плотной морской воды, как по твердому грунту. Различие в свойствах обоих слоев воды было здесь так значительно, что мы черпали верхний слой для питья, а нижний, полученный через кингстон, был настолько солон, что не годился даже для котла. Мертвая вода образует как бы вал или даже волны больших или меньших размеров, которые, следуя за судном, пересекают под углом след его за кормой; иногда эти волны заходят вперед почти до середины корабля. Мы поворачивали в различные стороны, кружили, но ничто не помогало. Как только останавливали машину, так словно что-то присасывало корабль назад». Возвратившись из экспедиции, Нансен обратил на это явление внимание известного геофизика В. Экмана, который изучил явление мертвой воды теоретически и опытным путем. Мертвая вода наблюдается не только в полярных морях. Это явление замечали также у берегов Скандинавии, у острова Ванкувера (Канада), в Средиземном море и в других районах.

Встреченные в конце августа в районе архипелага Норденшельда сплоченные и частично еще не вскрывшиеся льды оказались для «Фрама» непреодолимой преградой.

«Виды на будущее отнюдь не кажутся светлыми, — писал Нансен в дневнике. — Неужели так скоро должны оправдаться зловещие предсказания, в которых никогда не бывает недостатка в нашем мире?.. Наступил сентябрь с тихой, грустной, снежной погодой. Пустынная, неприветливая земля со своими низкими округленными вершинами все более и более покрывается снегом. С далеко не легким чувством смотрим мы, как зима медленно и бесшумно одолевает слишком короткое лето».

Попытка пройти через Таймырский пролив (между островом Таймыр и материком) тоже окончилась неудачей, — пролив был совершенно загроможден льдами. Только 7 сентября «Фраму», наконец, посчастливилось пройти через пролив Матисена дальше на восток. Пользуясь в дальнейшем прибрежной полосой чистой воды, державшейся у Таймырского полуострова, «Фрам» медленно продолжал свой путь к мысу Челюскина. На следующий день «Фрам» опять был вынужден остановиться, — лед вплотную подходил к берегу. На этот раз остановка оказалась, к счастью, непродолжительной.

«Как свет и тень чередуются в Арктике! — восклицает Нансен. — Когда я утром 8 сентября взобрался в обсервационную бочку, то увидел, что лед отнесло к северу и у берега образовался канал. Тотчас я отдал приказание развести пары. Свердруп находил, что благоразумнее оставаться на месте, но было слишком досадно не воспользоваться этим превосходным случаем: солнце так чудно сияло и небо так улыбалось и внушало доверие. Я велел поставить паруса, и скоро мы через лед пошли на север. Теперь нужно было победить мыс Челюскина. Никогда еще «Фрам» не шел так быстро: мы делали свыше 8 миль в час; он как будто понимал, в чем дело. Через короткое время мы выбрались изо льда и вышли в открытую воду, простиравшуюся вдоль берега, насколько можно было окинуть глазом. Мы проходили мимо одного мыса за другим, находили на своем пути новые фиорды и острова, и скоро я в подзорную трубу различил несколько гор, видневшихся далеко на севере; они должны были находиться поблизости самого мыса Челюскина... Наконец, приближался момент, когда мы должны были пройти мимо места, которым так долго был занят наш ум, — одолеть одну из больших трудностей, которой я боялся в этой экспедиции. Вечером я находился в бочке и смотрел на север. Земля была низка и пустынна. Медленно опускалось солнце на краю моря, золотя дремлющее вечернее небо... Пред рассветом мы были на траверзе самого северного выступа Азии. Мы приблизились к берегу, и при смене вахты, когда склянки били четыре, наверху взвились флаги, и мы послали громкий салют в море. С восходом солнца сгинул колдун Челюскин, который так долго сковывал наши чувства. Раздалась преграда, грозившая нам зимовкой у этого берега, и перед нами открылся прямой путь к нашей цели — дрейфующим льдам к северу от Новосибирских островов». Это было 10 сентября.

Дальнейший путь до Новосибирских островов не представил особых затруднений. 20 сентября, в широте 77°44′ N, к северу от острова Котельного, была встречена кромка льдов, а через два дня, в северной широте 78°50′ и восточной долготе 133°30′, «Фрам» пришвартовался к большой льдине, и трансарктический дрейф начался. Немедленно приступили к подготовке к длительной жизни на пассивно передвигавшемся судне. Машина была разобрана, руль вынут, в трюме были устроены мастерские, на палубе соорудили ветряную мельницу, которая должна была обеспечить электрическое освещение. Вместе с тем участники экспедиции приступили к регулярной научной работе, состоявшей главным образом в производстве метеорологических, магнитных и гидрологических наблюдений. Последними руководил сам Нансен. Уже вскоре они дали интереснейшие

и очень важные результаты. Вопреки наиболее широко распространенному в то время представлению о мелком полярном море, лот, опущенный с «Фрама» на глубину 2 тысяч метров, не достиг дна; во время дальнейшего дрейфа «Фрама» глубина моря все время превышала 3 тысячи метров. Открытие глубокого Полярного бассейна является одним из наиболее важных результатов экспедиции на «Фраме».

Не менее интересные выводы дали наблюдения над температурой воды на различных глубинах. Оказалось, что в Полярном бассейне вода на глубине от 200 до 600 метров обладает положительной температурой, тогда как выше и ниже находится вода с отрицательной температурой. Эта относительно теплая вода промежуточного слоя Полярного бассейна, как впервые показал Нансен, происходит из Атлантического океана и представляет собою продолжение Атлантического течения (Гольфстрима), которое проникает далеко в Полярный бассейн в виде глубинного течения. Лежащие над этим теплым течением холодные воды изолируют «гольфстримные» воды от атмосферы, а потому теплые атлантические воды в Полярном бассейне не оказывают непосредственного климатического эффекта, подобно, например, атлантическим водам около Шпицбергена или в Баренцовом море.

Уже вскоре после того, как начался дрейф «Фрама», стали происходить сжатия льдов, но они мало беспокоили Нансена и его спутников, крепко полагавшихся на свое удивительное судно. «Лед теснится и громоздится вокруг нас со всех сторон, — пишет Нансен, — ледяные глыбы поднимаются в целые стены и высокие груды, достигающие своими верхушками почти такелажа судна. Лед напрягает все свои силы, чтобы истереть «Фрам» в порошок. Шум постепенно возрастает и становится подобным звуку всех труб органа вместе, судно дрожит и трясется, поднимаясь то толчками, то потихоньку. Но мы сидим в наших уютных каютах совершенно спокойно и даже не выходим наверх посмотреть на хаос. Приятно сознавать, что судно крепко, — другие суда были бы давно раздавлены. Чорт возьми, было бы совсем не комфортабельно готовиться к оставлению корабля всякий раз, как начнется маленькое давление, или покидать его с мешком на спине, как экипаж «Тегеттгофа». Наблюдая за сжатиями льдов, Нансен имел возможность подтвердить правильность вывода некоторых других мореплавателей, что эти сжатия в какой-то степени находятся в связи с приливо-отливными явлениями.

В течение первого года дрейфа «Фрам» несло, как Нансен и предполагал, на северо-запад. Однако скорость дрейфа оказалась

„Фрам" на зимовке.

Рисунки из стенной газеты „Фрама": прогулки в военное и мирное время в патентованной обуви.

очень небольшой, и за первый год судно продвинулось по прямой линии только на 189 миль, достигнув параллели 81°53′ N (на меридиане западной части моря Лаптевых). Надежды на то, что судно пронесет вблизи полюса, очевидно, надо было оставить. Тогда Нансену пришла смелая мысль направиться весной 1895 года к полюсу пешком с собачьими упряжками. К этому путешествию он стал готовиться еще зимой, обдумывая план его до мелочей. В начале марта снаряжение для похода к полюсу было готово. На многие годы оно стало образцом для санных полярных путешествий и впоследствии было доведено до совершенства Амундсеном и Пири.

В спутники себе Нансен избрал Я. Иогансена. Весь груз, в том числе два каяка, составлял 764 килограмма. Он был распределен на трое саней, которые тянули двадцать восемь собак. Взять с собой в достаточном количестве корму для собак нельзя было, поэтому в расчет Нансена входило постепенно убивать собак для того, чтобы их мясом кормить оставшихся в живых.

14 марта 1895 года Нансен и Иогансен покинули «Фрам», который в это время находился в широте 84°05′ N и долготе 101°35′ E, то-есть к северу от Северной Земли. Вследствие торосистого льда путники подвигались вперед очень медленно. На пятнадцатый день пути Нансен записал в свой дневник: «Тащимся вперед, но дело идет неважно. Часто встречаются большие ледяные хребты безобразного вида; они очень мешают, потому что приходится останавливать сани и сначала итти вперед и разыскивать путь, а затем обыкновенно делать обходы, чтобы перебраться через ледяные нагромождения в наименее трудном месте. К этому присоединяется то, что собаки начинают становиться довольно вялыми и почти невозможно заставить их итти вперед».

Достигнув 8 апреля параллели 86°14′ N, Нансен убедился в невозможности дойти до полюса.

«Хребты вздымаются за хребтами, — описывает Нансен этот день. — С самого высокого тороса я видел все тот же неровный лед, простирающийся до самого горизонта. Он походил на бесконечную каменистую пустыню, покрытую снегом. Мало смысла продолжать итти дальше. Поэтому я решил остановиться и направить курс к мысу Флигели» [1].

Дойти до Земли Франца-Иосифа путникам удалось только через три месяца, ибо продвижение по полярному паку летом оказалось еще более трудным, чем зимой. С дальнейшей судьбой Нансена и Иогансена мы познакомились выше, в главе «Исследование Земли Франца-Иосифа».

Между тем «Фрам» продолжал дрейфовать в Полярном бассейне. 15 ноября 1895 года корабль достиг своей наиболее высокой широты — 85°56′ N (на меридиане 66°31′ E). Так близко к полюсу до «Фрама» не бывало еще ни одно судно. В конце ноября «Фрам» перешел 60-й меридиан, по поводу чего на корабле была устроена маленькая пирушка. «Очутившись на этом градусе долготы, — пишет Отто Свердруп, — который проходит через Хабарово, где мы

[1] Северная оконечность Земли Франца-Иосифа.

два года назад сказали «прости» последнему слабому признаку цивилизации, мы снова почувствовали себя ближе к жизни».

В течение третьей полярной ночи, которую «Фрам» проводил в полярных льдах, скорость дрейфа заметно возросла, и вместе с тем направление дрейфа стало постепенно переходить на юго-запад.

Весной 1896 года, когда корабль находился уже на меридиане Шпицбергена, стали открываться большие полыньи. В середине мая мореплаватели начали взрывать лед порохом и пироксилином, и после долгих усилий «Фрам», наконец, сошел со льда, на котором он лежал.

В середине июня «Фрам» временами стал самостоятельно продвигаться при помощи машины, но по-настоящему корабль получил возможность двигаться только в середине июля, когда он находился в широте 83°15′ N. В течение 28 дней шла упорная борьба со льдом.

«Фрам» пользовался каждой лазейкой, открывавшейся во льду, и 13 августа 1896 года, пройдя самостоятельно в тяжелых полярных льдах 180 миль, вышел, наконец, на чистую воду к северу от Шпицбергена. «Мы были свободны! — восклицает О. Свердруп. — За нами лежали три года трудов и лишений, и бремя тяжелых дум, передуманных за долгие ночи. Некоторое время мы как бы не верили своим глазам, как будто темносиняя вода, журчавшая у носа судна, была призраком, сном. Нет, это была действительность! Свободное, не скованное льдом море окружало нас со всех сторон. Мы оказали почесть своему побежденному врагу, послав ему на прощанье громкий салют. Потом дол-

Будни „Фрама". Сверху вниз: 1. Лето 1895 года. 2. Собачьи будки у борта судна 3. Измерение глубины моря.

гим взглядом проводили мы последние неясные контуры ледяных торосов и глыб, — а там туманная завеса скрыла их от наших глаз».

19 августа — через шесть дней после того, как Нансен прибыл в Варде, — «Фрам» бросил якорь в Шерве, на севере Норвегии. Замечательная экспедиция, создавшая эпоху в истории исследования Арктики, была окончена. «Безумный» план Нансена был выполнен, притом без единой человеческой жертвы, без единого случая заболевания цынгой. Научные результаты этой экспедиции были огромны. В конце своей прекрасной книги, посвященной плаванию на «Фраме», Нансен пишет: «Наше путешествие приподняло значительную часть завесы, покрывавшей большую неисследованную область около полюса, и дало нам возможность составить себе довольно ясную и достоверную картину той части нашей земли, которая до сих пор была отдана в добычу фантазии. Но мы не должны останавливаться на этом, еще немало загадок зовет нас к новой работе на Севере, и многое могут разрешить только долгие годы наблюдений».

Через 41 год после благополучного возвращения «Фрама» на родину дрейф этого корабля повторил советский ледокольный пароход «Седов» [1], который, однако, проделал путь через Полярный бассейн в более высоких широтах, чем «Фрам». В отличие от последнего, «Седов» попал в трансарктический дрейф не преднамеренно, а случайно.

Мы рассказывали в предыдущих главах, что 23 октября 1937 года в море Лаптевых, недалеко от острова Бельковского, были затерты льдами три ледокольных парохода: «Седов», «Садко» и «Малыгин». В течение первого месяца ледового плена эти корабли несло на север, при этом с довольно большой скоростью: 28 ноября они находились уже на широте 77°27′ N (132°39′ E), то-есть за месяц продвинулись к северу на 126 миль. Однако в конце ноября генеральное направление дрейфа резко изменилось, и корабли понесло на восток-северо-восток. Это последнее направление удерживалось до начала весны 1938 года, когда суда достигли своего наиболее восточного положения — 78°24′ N и 153°26′ E (2 марта). Этот восточный дрейф оказался полной неожиданностью для всех, находившихся на кораблях, ибо с самого начала дрейфа предполагалось, что суда вынесет из моря Лаптевых по пути «Фрама».

Восточный дрейф ледокольных пароходов был вызван преобладавшими юго-западными ветрами, которые в свою очередь были обусловлены циклонами, проходившими по необычно северным траекториям. Высокоширотные траектории циклонов характерны для периода потепления Арктики, на который пришелся дрейф «Седова», «Садко» и «Малыгина». В годы дрейфа «Фрама» циклоны, как правило, проходили южнее корабля, в связи с чем он испытывал главным образом влияние ветров из восточной половины горизонта.

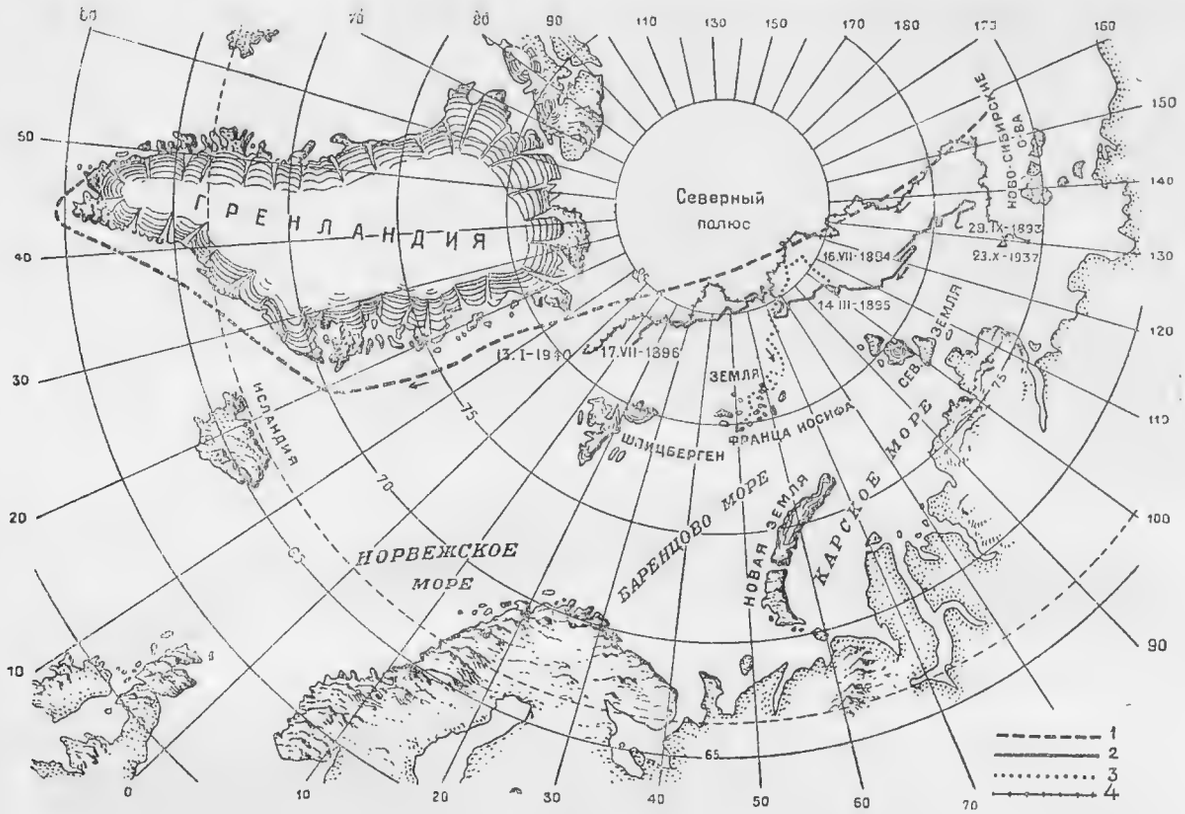
В начале весны 1937 года, когда преобладание юго-западных ветров окончилось, корабли понесло на север, а потом на северо-запад, параллельно линии дрейфа «Фрама».

Вскоре после того, как восточный дрейф сменился северным, глубина моря стала резко увеличиваться, и 23 апреля в точке 79°52′ N и 148°02′ E глубина уже превышала тысячу метров, то-есть суда оказались в глубоководной части Полярного бассейна. Начиная с 81°29′ N и 137°34′ E (где суда были летом), дрейф происходил уже над глубинами, превышающими 3 тысячи метров.

Когда ледокольные пароходы были затерты льдами у острова Бельковского, на них находилось 217 человек. Помимо экипажа судов, здесь были научные работники высокоширотной экспедиции на «Садко», строительные рабочие, большая группа студентов Гидрографического института, проходивших практику на «Седове», и просто пассажиры. Большое количество людей, недостаточно снабженных продовольствием и теплой одеждой, отягчало положение кораблей, случайно попавших в ледовый дрейф, но зато позволило с большой широтой поставить научные наблюдения, которые производились в основном на «Садко». Геомагнитными и гравитационными наблюдениями руководил И. Д. Жонголович, гидрологическими — Б. А. Моржов, гидробиологическими — Г. П. Горбунов, исследованиями морского грунта — М. М. Ермолаев. Чрезвычайно большой научный интерес представлял и самый дрейф кораблей, определявшийся путем весьма частых астрономических наблюдений. «Седов», на котором находились студенты, был превращен в дрейфующее отделение Гидрографического института.

Условия жизни на «Седове» были наименее благоприятными. «Студенты и несколько человек из экспедиционного состава, — пишет В. Х. Буйницкий, — занимают участок твиндека от середины машинного капа до гротмачты. Несмотря на то, что железо машинного капа укрыто в два слоя брезентом, переборки третьего трюма засыпаны шлаком, а стены бортов обшиты досками, в твиндеке страшно холодно. Установленные здесь два камелька постоянно дымят. От

[1] При описании дрейфа «Седова» мы имели возможность использовать рукописный дневник В. Х. Буйницкого, любезно предоставленный последним для этой цели.



Пути дрейфа „Фрама" и „Седова". 1. Предполагаемый путь остатков „Жаннетты". 2. Дрейф „Фрама". 3. Маршрут пешего похода Ф. Нансена. 4. Дрейф „Седова".

этого дыма все покрывается сажей и жирной копотью. В углах у стен температура всегда ниже нуля. В большие морозы иней выступает даже на потолке, а с обшивки бортов он никогда не сходит. У коек, особенно нижнего ряда, образуются ледяные натеки. Одежда, неосторожно повешенная у борта, примерзает так, что ее с трудом отдираешь, и все, что попадает под койки, моментально заплывает льдом. В кормовом твиндеке не лучше. Здесь также холодно, дымно и сыро, на стенах — струйки воды и лед. Воздух тяжелый, сырой, с запахом прогорклой плесени».

Осенью и в начале зимы суда хотя и испытывали временами сжатия льдов, но положение кораблей не вызывало опасений. Но в день Нового года, когда суда находились в 78°20′ N и 141°43′ E, «Седову» пришлось перенести чрезвычайно сильное сжатие, едва не повлекшее за собой гибель корабля. Второй помощник капитана «Садко» К. С. Бадигин так описывает это наступление ледовой стихии:

«Когда я добежал до «Седова», сжатие льдов достигло критической точки. Гигантский вал ломал метровые плиты льда, словно куски стекла. В течение нескольких минут он измял огромное поле, сплющивая и растирая в пыль многолетние торосы... Над морем стоял адский шум. Поля льда с грохотом трескались, их обломки переворачивались и со свистом и шипеньем лезли друг на друга... У «Седова» было очень мало шансов на спасенье. Если бы этот грозный вал продвинулся еще на два метра вперед, от кормы судна осталась бы груда измятого железа. Но по счастливой случайности четырехметровая гряда торосов, завалив рулевое управление, остановилась, словно в раздумье, — губить или не губить корабль. На этом сжатие окончилось. Всю ночь мы не спали, ожидая каких-нибудь новых неприятностей. И действительно, наутро все началось сызнова. Новый год начинался самым сильным сжатием льдов, какое мы когда-либо испытывали».

В результате новогоднего сжатия было сильно повреждено рулевое управление «Седова».

Уже в самом начале дрейфа на кораблях стало известно, что весной предполагалось при помощи самолетов снять с судов значительное число людей. Поэтому еще до окончания полярной ночи приступили к подготовке аэродромов в районе кораблей. Выбрали два более или менее ровных ледяных поля, с которых надо было удалить отдельные

„Седов", „Садко" и Малыгин" во льдах моря Лаптевых.
Снято с борта самолета штурманом Н. М. Жуковым.

торосы. Одно поле находилось в 1,5 километра к югу от «Садко», другое — в 4 километрах к востоку от «Седова». Уже к концу февраля аэродромы были готовы. На подготовку аэродрома около «Седова» было затрачено 1324 человеко-дня и 1195 килограммов аммонала. К сожалению, аэродром просуществовал недолго и уже 1 марта был уничтожен ледовым сжатием. «От этого можно сойти с ума, — пишет К. С. Бадигин. — Месяц работы, — и какой работы! — месяц напряженной борьбы, месяц страданий и лишений, — и все впустую, для того, чтобы море, слегка шевельнув плечом, сбросило и разбило в пыль эти детские игрушки. Аэродром являл собой жалкую картину: глубокие трещины рассекли северную часть расчищенного поля, составлявшую площадку примерно в 200 метров длиной. Все, что было по ту сторону трещины, за одну ночь превратилось в ледяную кашу из мелких и мельчайших обломков».

Люди, однако, не пали духом и с удвоенной энергией принялись за строительство нового аэродрома. Когда он был готов, его постигла та же судьба — он был исковеркан ледовым сжатием. Тогда приступили к расчистке четвертого поля. Надо было спешить, ибо самолеты, которые должны были вывезти людей с дрейфующих судов, уже находились в бухте Тикси.

Подготовка летной экспедиции к зазимовавшим судам происходила под личным наблюдением товарища Сталина. В состав ее входили три четырехмоторных самолета: «Н-172» под управлением Героя Советского Союза А. Д. Алексеева, «Н-170» под командованием Героя Советского Союза П. Г. Головина и «Н-171», пилотировавшийся полярным летчиком Г. К. Орловым.

Общее командование звеном находилось в руках А. Д. Алексеева.

Самолеты вылетели из Москвы 26 февраля и 18 марта прибыли в бухту Тикси. 3 апреля отряд вылетел отсюда к дрейфующим судам, которые в то время находились в широте 79° N и долготе 152° E. В тот же день все три самолета совершили посадку на находившийся недалеко от судов ледовый аэродром. Пробыв здесь только несколько часов, самолеты вылетели на юг, взяв с собой двадцать два человека с зимовавших судов. После промежуточной посадки у полярной станции на острове Котельном самолеты 14 апреля прибыли в бухту Тикси.

В дальнейшем работу по вывозу людей выполняли только самолеты Алексеева и Головина, самолет же Орлова совершал рейсы между бухтой Тикси и островом Котельным для доставки на последний бензина (остров Котельный служил промежуточной базой операций). Второй рейс к дрейфующим судам был выполнен 18 апреля, когда было вывезено 83 человека, а третий и последний рейс — 26 апреля, когда было снято 79 человек. В это время суда находились уже на 80-й параллели (на меридиане 148° E). Всего, таким образом, было вывезено 184 человека, которые к 28 апреля собрались в бухте Тикси. Самолеты Алексеева также доставили на дрейфующие суда около 7 тонн груза. 25 мая летная экспедиция Алексеева вернулась в Москву.

Замечательно четко выполненная операция по снятию людей с дрейфующих судов решила попутно интересную географическую задачу: самолеты Алексеева во время полетов окончательно доказали, что Земля Санникова к северу от Новосибирских островов не существует.

После того как самолеты простились с «Седовым», «Садко» и «Малыгиным», на этих судах оставалось тридцать три человека, в том числе два научных работника: гидрограф-магнитолог В. Х. Буйницкий и

гидролог Ю. Чернявский. Для оставшихся на кораблях людей продовольствия хватало на 40 месяцев. Начальником дрейфующих судов был назначен капитан Н. И. Хромцов.

Летом одной из главных забот оставшихся на судах людей было исправление рулевого управления «Седова», поврежденного во время ледового сжатия. Однако исправить его не удалось. «После полутора месяцев упорной работы, — записал К. С. Бадигин 26 июля в своем дневнике, — приходится оставить руль в том самом состоянии, в которое его привели ледовые сжатия. Горько и обидно, но ничего не поделаешь. В данном случае стихия оказалась сильнее нас. То, что сжатие наделало в течение нескольких минут, не удалось исправить за целое лето».

В августе 1938 года на выручку пленникам льда отправился ледокол «Ермак» под командой известного полярного капитана М. Я. Сорокина. «Садко», «Седов» и «Малыгин» находились в это время уже около 83-й параллели. 20 августа «Ермак» снялся с якоря у острова Котельного и взял курс на север по меридиану 139° Е. Состояние льдов оказалось много более благоприятным, чем можно было ожидать. Продвижению «Ермака» препятствовали не столько льды, сколько туманы. 27 августа «Ермак» пересек 82-ю параллель, а на следующий день ледокол, расцвеченный флагами, под звуки государственного гимна подошел к дрейфующим судам. Встреча произошла в широте 83°05′N (на меридиане 138°22′ Е), и, таким образом, «дедушка ледокольного флота» поставил рекорд северной широты для свободно плавающего судна [1].

«Ермак» вывел из льдов два ледокольных парохода — «Садко» и «Малыгина». Вызволить «Седова» не удалось, так как вследствие поврежденного рулевого управления следовать самостоятельно за «Ермаком» он не мог. Буксировка же «Седова» в сплоченных льдах оказалась невозможной, тем более, что во время работы в тяжелых льдах «Ермак» потерял левый винт. На «Седова», оставшегося в дрейфе, были переданы про-

[1] До «Ермака» этот рекорд числился за «Садко», который достиг в 1935 году к северу от Северной Земли широты 82°42′ N.

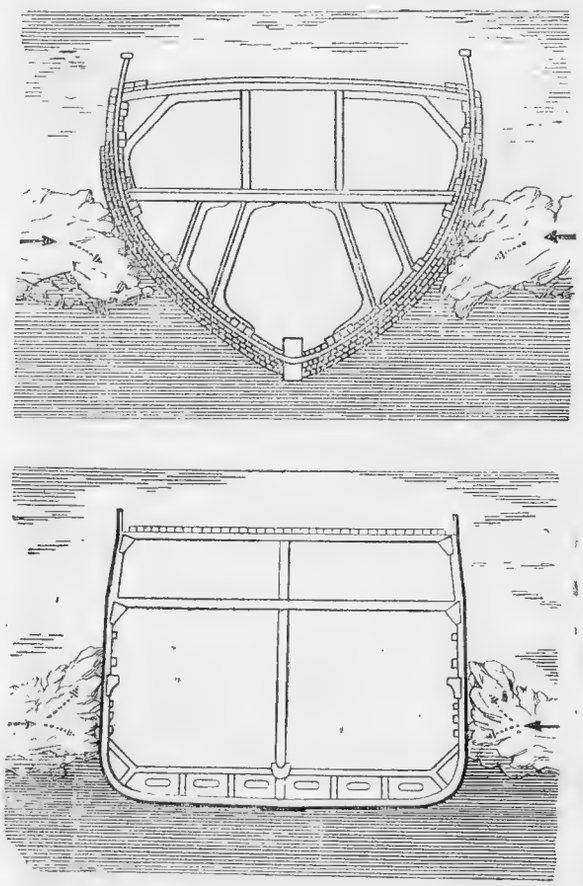
Уголок юмора в стенной газете „седовцев", посвященной прилету воздушной экспедиции А. Д. Алексеева.

довольствие, одежда, уголь, бензин и различное снаряжение. Вследствие большой спешки, к сожалению, с «Садко» не удалось взять все научное оборудование, в частности глубоководную гидрологическую лебедку, о чем впоследствии на «Седове» сильно жалели.

С «Садко» и «Ермака» на «Седова» перешла часть команды, и численность экипажа последнего составляла теперь 15 человек. Капитаном оставшегося в дрейфе корабля был назначен К. С. Бадигин, а руководителем научной части — В. Х. Буйницкий. Последний был вместе с тем единственным научным работником на «Седове», и в лице молодого ученого совмещались магнитолог, метеоролог, гидролог, астроном и гравиметрист.

29 августа 1938 года «Ермак» простился с «Седовым», оставшимся дрейфовать в Полярном бассейне.

«Наступил тягостный день расставания, — вспоминает В. Х. Буйницкий. — В сумеречном свете полуночи маленькой тесной группой стояли мы на осклизлой палубе корабля.



Разрез по мидель-шпангоуту „Фрама“ (сверху) и „Седова“. Яйцеобразная форма обводов „Фрама“ облегчала при сжатиях выжимание судна наверх; прямостенный корпус „Седова“ усугублял опасность при сжатиях.

Крупные липкие хлопья мелкого снега, тая, грязными струйками текли по одежде и усталым взволнованным лицам. На мачте «Г. Седова» взвился сигнал «счастливого плавания». В ответ на «Ермаке» и «Садко» подняли «счастливо оставаться». Заревели гудки, и, раздвигая льды, «Ермак» и «Садко» тронулись на юг. Издалека доносились прощальные гудки «Малыгина». И хотя каждый из нас оставался в дрейфе по своей воле, на сердце стало как-то страшно тоскливо и тяжело».

После прощания с «Ермаком» на «Седове» оставались:

Капитан *К. С. Бадигин*
Руководитель научной части
В. Х. Буйницкий
Старший помощник капитана
А. Г. Ефремов
Старший механик *Д. Г. Трофимов*
Второй механик *С. Д. Токарев*
Третий механик *В. С. Алферов*
Врач *А. П. Соболевский*
Старший радист *А. А. Полянский*
Радист *Н. М. Бекасов*
Боцман *Д. П. Буторин*
Матрос *Е. И. Гаманков*
Машинист *И. М. Недзвецкий*
Машинист *Н. С. Шарыпов*
Кочегар *И. И. Гетман*
Повар *П. В. Мегер*

Девять человек (Бадигин, Буйницкий, Ефремов, Токарев, Алферов, Соболевский, Полянский, Буторин и Шарыпов) уже провели одну зиму в дрейфующих льдах и оставались на вторую.

Попытки высвободить «Седова» были сделаны еще раз в сентябре, на этот раз ледоколами «И. Сталин» и «Литке». Состояние льдов в это время оказалось менее благоприятным, чем месяц назад, и, кроме того, «Седова» отнесло уже на параллель 83°57′ N. Ледоколам к 22 сентября все же удалось пробиться до 83-й параллели (на меридиане 146°22′ E). Здесь, в 60 милях от «Седова», тяжелые десятибалльные льды явились непроходимой преградой для ледоколов. Капитан ледокола «И. Сталин» В. И. Воронин пытался найти подход к «Седову» с другой стороны, но и эта попытка не увенчалась успехом. Так как начавшееся усиленное ледообразование грозило зимовкой для ледоколов, то не оставалось другого выхода, как 24 сентября взять курс на юг.

Через два дня после того, как «И. Сталин» и «Литке» повернули на юг, «Седову» пришлось выдержать одно из наиболее опасных испытаний. 26 сентября в результате ледового сжатия корабль получил крен в 30°, и вместе с тем через невозвратный клапан

„Седов" во льдах Центрального Полярного бассейна.

отливного отверстия холодильника в машинное отделение хлынула вода. Только благодаря самоотверженным усилиям экипажа удалось заделать отверстие и откачать воду.

Когда выяснилась необходимость второй зимовки в дрейфующих льдах, одной из первых задач было поставить «Седова» в наиболее безопасное в отношении ледовых сжатий положение. С этой целью «Седова» перетащили с помощью тросов и ледовых якорей к толстому ледяному полю, к которому корабль пристал, как к причалу. Постепенно на этом ледяном поле вырос небольшой городок, который капитан Бадигин описывает так:

«Центром ледового городка, без сомнения, можно было считать большую жилую палатку, раскинутую в 100 метрах от левого борта «Седова». Ее силуэт, темневший на льду, напоминал настоящий дом. Рядом с нею, метрах в 20—25 вправо, виднелась палатка поменьше, в которой была размещена аварийная радиостанция.

Налево от жилой палатки высилась аккуратно сложенная пирамида из бочек с бензином и керосином — аварийный склад горючего. Бочки уложили на доски. Тут же поблизости лежали мешки с углем и груда леса, предназначенного на дрова.

Под крутым откосом большого тороса, который отстоял на 75 метров от носа корабля, высилась вторая пирамида, сложенная из коробок, наполненных аммоналом.

Немного ближе к судну, метрах в сорока, стояла палатка, раскинутая над майной, прорубленной для гидрологических станций.

В самом дальнем углу ледяного поля, почти у самой его границы, терялся во мраке маленький снежный домик Виктора Буйницкого — наш «магнитный хутор».

На этом же поле находился аварийный склад продовольствия и снаряжения».

Когда попытки высвободить «Седова», предпринятые в навигацию 1938 года, не увенчались успехом, стало ясно, что «Седову» предстоит повторить дрейф «Фрама». Новый трансарктический дрейф представлял исключительно большой научный интерес, ибо он приходился на период потепления Арктики, в связи с чем можно было ожидать существенных отличий гидрометеорологического режима во время дрейфа «Седова» по сравнению с годами дрейфа «Фрама». Научные исследования стали основной работой небольшого коллектива седовцев. Эти работы возглавил В. Х. Буйницкий, который в то время был студентом пятого курса Гидрографического института. Во время первого года

На дрейфующем ледяном поле около „Седова". Строительство снежного павильона для научных наблюдений.

Картина из экспозиции музея Арктики (Ленинград).

дрейфа он под руководством проф. И. Д. Жонголовича прошел прекрасную практическую школу по астрономии, земному магнетизму и гравитации. Глубоководные гидрологические наблюдения производились совместно Буйницким и Ефремовым. Остальные участники дрейфа по мере сил им помогали. В производстве метеорологических наблюдений, которые после прощания с «Ермаком» стали производиться через каждые два часа, участвовали В. Х. Буйницкий, К. С. Бадигин, А. Г. Ефремов и А. П. Соболевский.

То, что случайный дрейф «Седова» доставил огромной ценности научный материал, является заслугой всего коллектива моряков «Седова». Экипаж был перегружен работой сверх всякой меры, но он с честью выполнил взятую на себя задачу до конца.

Вот характерная запись в дневнике Буйницкого (17 октября 1938 года): «Наши дрейфовые дни проходят в страшно однообразной работе, требующей физической выносливости, крепких нервов и выдержки. Сегодня с 0 до 4 часов стоял вахту, затем занимался астрономическими наблюдениями и вычислением координат. После завтрака сделал гравитационные наблюдения, проявил ленты с фотозаписью качания маятников. В полдень ходил на магнитные наблюдения; пробыл на льду пять часов, немного поморозил большой палец на руке и, вернувшись на корабль, снова заступил на вахту. Час назад вахту сдал. Сейчас 21 час». В среднем и другие моряки «Седова» посвящали отдыху и сну не больше пяти часов в сутки.

Осень 1938 года принесла седовцам много тревожных часов — сжатия достигали большой силы, и не раз «Седов» был на волосок от гибели.

По сравнению с «Фрамом» дрейф на прямостенном «Седове», совершенно не приспособленном выдерживать ледовые сжатия, был, несомненно, много опаснее, и если фрамовцы твердо полагались на свой корабль, то седовцам все время приходилось считаться с возможностью гибели судна. Однако благодаря замечательным завоеваниям техники за время, протекшее между дрейфом «Фрама» и дрейфом «Седова», гибель людей на «Седове» была все же менее вероятна, чем на «Фраме». В случае гибели «Седова» его экипаж имел возможность сообщить на Большую землю о катастрофе и местонахождении потерпевших крушение, которых

родина, конечно, не оставила бы и сняла бы со льда при помощи самолетов. Во времена «Фрама» ни самолетов, ни радио не было, и его экипаж должен был надеяться только на себя самого. Радио на «Седове» имело и огромное моральное значение. Благодаря ему седовцы знали о той большой заботе, которую проявляли к экипажу дрейфующего судна партия и правительство. С Большой земли радио приносило седовцам теплые и бодрые слова, которые вдохновляли экипаж и придавали ему новые силы.

Особенно сильное сжатие «Седову» пришлось испытать 11—12 ноября 1938 года. Поле около «Седова», на котором стоял «городок» и которое в известной мере защищало корабль, оказалось 11 ноября разбитым трещинами, в результате чего аварийные склады были почти отрезаны. На следующий день сжатие усилилось. Капитан Бадигин описывает его так: «Справа от корабля послышался режущий ухо треск— лед нажимал на корпус и ломался, торосясь у самого судна. Через десять минут льды неожиданно отпрянули от правого борта корабля, и мы увидели, что на юге, по ту сторону открывшейся накануне трещины, весь лед стихийно двинулся вправо. Звуки торошения теперь доносились со всех румбов. Сливаясь, они превращались в сплошной грозный гул... Внезапно корабль задрожал. Я выбежал на палубу и спустился по трапу на ледяное поле. Оно тряслось под ногами, вибрируя так, словно под льдом работали мощные турбины. И вдруг из мрака выступил ледяной вал высотой метра в два. Он медленно катился к кораблю с юго-востока». Однако и на этот раз счастье не изменило «Седову», и корабль уцелел.

Но беды это сжатие наделало много. По словам Бадигина, после сжатия «все вокруг было ново и незнакомо. В самых неожиданных местах находили разбросанные багры, пешни, доски, бочки с горючим. Часть наших запасов была унесена на север, другая часть на восток. А склад аммонала, оборудованный под высоким торосом, отъехал на 200 метров к юго-востоку. Снежный домик, служивший для магнитных наблюдений, вообще найти не удалось... Теперь надо было начинать организацию баз с самого начала».

Это была трудная и мучительная работа. «Вторые сутки перевозим грузы, — записано в дневнике В. Х. Буйницкого 15 ноября. — На борту корабля остаются только капитан, радист, механик и повар. Возим на двух санях. Пока делаем рейс в одну сторону, поземка начисто заметает следы, наносит сугробы; приходится каждый раз дорогу прокладывать заново. Работаем по 10—12 часов. Возить страшно тяжело: в темноте не замечаешь неровностей и то и дело спотыкаешься, сани опрокидываются, грузы разваливаются. Когда тащишь сани, становится жарко, потеешь, но стоит лишь остановиться, чтобы перевести дух, как пронизывающий ветер пробирает до самых костей, мокрая одежда моментально замерзает и становится точно деревянной».

24 октября 1938 года товарищи Сталин и Молотов писали в приветствии седовцам: «Уверены, что с большевистской твердостью советских людей Вы преодолеете все трудности на Вашем пути и вернетесь на родину победителями».

Всего за три осенних месяца 1938 года на «Седове» было зарегистрировано 51 ледовое сжатие.

Ледовые сжатия нередко усложняли и так не легкие условия научной работы на «Седове». В качестве примера приведем запись Буйницкого 22 января 1939 года: «Улучив момент, когда трещина, отделяющая корабль от поля магнитного павильона, сошлась,

Группа седовцев на Октябрьской демонстрации.

Капитан М. П. Белоусов.

отправился с Гаманковым на магнитные наблюдения. Не успел я закончить первую серию склонения, как у самого павильона с оглушительным треском лопнула льдина. В первый момент мне показалось, что от толчка рухнул потолок павильона. Как-то непроизвольно, прикрыв затылок руками, я нагнулся над магнитометром, чтобы предохранить его от падающих льдин. К счастью, потолок оказался достаточно прочным и остался цел, осыпался только иней. Арретировав прибор, я выскочил на лед. Кругом чернела масса трещин. Оставаться дольше здесь было рискованно. Быстро собрав приборы, отправились на корабль. Но попасть на него удалось не сразу. Трещину, что образовалась сегодня в 4 часа, сильно развело, ширина ее достигла 20 и более метров. Видя, что путь на корабль нам отрезан, мы с Гаманковым присели на ропак, отдохнули, выкурили по папиросе и затем пошли искать переход. Долго бродили, наконец в полукилометре от тропинки решили попытать счастья. Трещина здесь была уже, в ней скопился мелкий лед и снег; все это успело прихватить морозом и казалось достаточно прочным, чтобы выдержать вес человека. Гаманков быстро перебежал через трещину и благополучно достиг противоположной кромки старого льда. Но, перебегая, он, видимо, расшатал этот непрочный мост, и когда вслед за ним пошел я, то как раз посредине трещины шуга у меня под ногами стала расползаться. К сожалению, я не мог быстро выскочить из трещины на льдину, так как в руках у меня был хронометр. Не видя другого выхода, я решил вытянуться на шуге. Расчет оправдался — «погружение» прекратилось. Гаманков, заметив, что я попал в беду, вытянулся на шуге навстречу мне, принял от меня хронометр, фонарь, два ящика с сухими элементами, карабин и затем помог выбраться и мне. Все обошлось благополучно, только промочил ноги и бок, на котором лежал».

В наступившем новом 1939 году первым знаменательным днем на «Седове» было 17 февраля, когда корабль пересек наиболее северную достигнутую «Фрамом» параллель — 85°56′ N. Выполненные в этот день астрономические наблюдения, к общей радости седовцев, дали широту 85°57′ N при долготе 120°16′ E. По этому случаю зимовщики собрались на корме, подняли флаг СССР и салютовали пятью ружейными залпами. В широтах, где еще не побывало ни одно судно, научные работы, конечно, приобретали особый интерес, и седовцы продолжали их с удвоенным рвением.

Ровно через месяц — 17 марта — на «Седове» было отмечено другое радостное событие. В этот день впервые после прощания с «Ермаком» удалось измерить глубину моря и достать со дна образец грунта. До этого все попытки седовцев измерить глубину в Центральном Полярном бассейне оканчивались неудачей — трос неизменно обрывался (специальная лебедка с тросом для измерения больших глубин осталась на «Садко»). Измеренная 17 марта глубина (широта 86°26′ N и долгота 108°20′ E) оказалась равной 4485 метрам. Эта глубина превышает как наибольшую глубину, полученную во время дрейфа «Фрама», так и наибольшую глубину, измеренную станцией «Северный полюс» (4395 метров).

В апреле на «Седове» было принято радио, в котором сообщалось, что на остров Рудольфа прилетел самолет Орлова «СССР Н-171». Он должен был оставаться здесь в течение лета 1939 года, чтобы в случае нужды вылететь на помощь седовцам.

Весной и летом «Седов» понемногу продвигался все дальше и дальше на север, и 29 августа он достиг своей наиболее северной точки — 86°39′5″ N и 47°55′ E. Этот рекорд северной широты до настоящего времени еще не побит ни одним морским судном.

В сентябре 1939 года «Седов» оказался в наиболее глубокой до настоящего времени известной части Полярного бассейна. Выполненные здесь измерения глубины дали следующие результаты:

1	сентября	86°36′ N, 44°48′ E	глубина 4949 метров
10	„	86°26′ N, 39°25′ E	вытравлено 5182 метра троса, но дно не достигнуто
11	„	86°24′ N, 38°35′ E	4977 метров

Глубину 5182 метра, измеренную «Седовым», в настоящее время следует принять за наибольшую глубину Центрального Полярного бассейна[1].

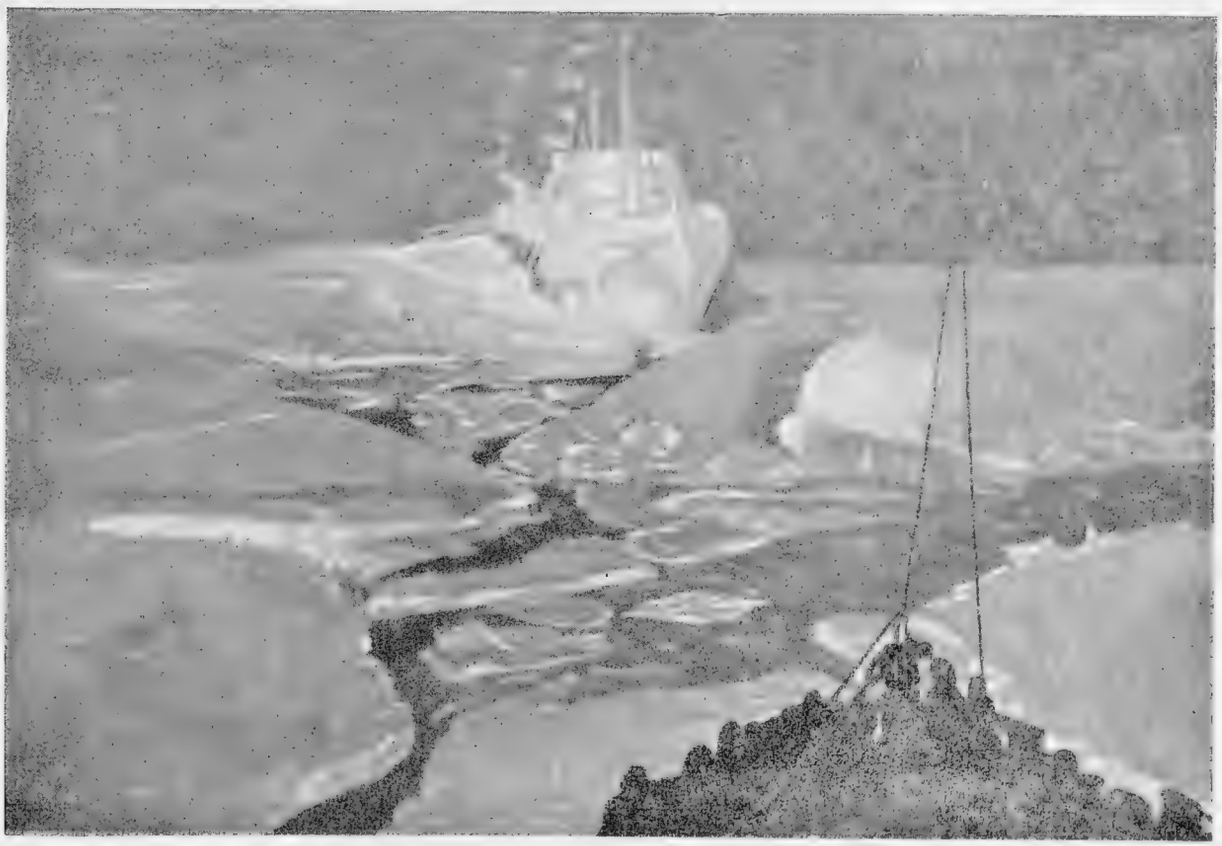
В конце сентября «Седов» вышел из пределов советского сектора Арктики. В это время скорость его дрейфа заметно увеличилась, а потому казалось вероятным, что корабль может быть вынесен в область кромки льда уже зимой. В связи с этим, по указанию товарища Сталина, были разработаны мероприятия по выводу «Седова» из льдов.

Уже 18 ноября из Мурманска под командованием капитана Г. Ф. Сулакова вышел в море небольшой зверобойный бот «Мурманец», который имел задание выяснить положение кромки льдов в восточной части Гренландского моря, куда должно было вынести «Седова». «Мурманец» обследовал кромку льдов от 74°42′ N и 5°45′ W (26 ноября) до 80°03′ N и 4°51′ E (3 декабря), где кромка поворачивала на восток, по направлению к Шпицбергену. Разведка, выполненная «Мурманцем», позволила уверенно построить план операций по выводу «Седова».

Наступил декабрь 1939 года — последний месяц дрейфа «Седова». Он оказался очень беспокойным вследствие частых и сильных ледовых сжатий. По выражению капитана Бадигина, «Седов» попал в декабре «в самое пекло ледяного ада». Большое поле рядом с «Седовым» поломало совершенно.

20 декабря, когда «Седов» находился в 82°22′ N и 5°37′ E, лот показал относительно очень небольшую глубину — 1604 метра, а на следующий день глубина уже превышала 2200 метров. Очевидно, 20 декабря «Седов» проходил порог Нансена — подводный хребет, соединяющий северо-восточную Гренландию с северо-западным Шпицбергеном и служащий естественной границей между Централь-

[1] В 1928 году Г. Уилкинс получил в точке 77° 6′ N и 175° E с помощью эхолота глубину 5440 метров. Однако после работ экспедиции на самолете «СССР Н-169» (см. ниже) достоверность этой глубины вызывает сомнение.



Встреча ледокола „И. Сталин“ с „Седовым“ в Гренландском море 13 января 1940 года.
Снято Д. Дебабовым.

ным Полярным бассейном и Гренландским морем[1].

22 декабря капитан Бадигин впервые установил радиотелефонную связь с ледоколом «И. Сталин», который уже был в море.

1 января 1940 года ледокол под командованием капитана М. П. Белоусова, пополнив свои запасы угля в Баренцбурге, вышел навстречу «Седову», который в это время находился на 81°06′ N и 3°09′ E. На следующий день В. Х. Буйницкий, работая с теодолитом, обратил внимание на то, что пузырек уровня прибора периодически смещается то в одну, то в другую сторону. Эти первые отзвуки океанской зыби взволновали все население «Седова». А еще через день случилось новое волнующее событие: на «Седове» отчетливо заметили луч прожектора «И. Сталина». В этот день «Седов» находился на 80°56′ N и 3°10′ E, а «И. Сталин» — на 80°33′ N и 4°15′ E, и, таким образом, расстояние между кораблями составляло около 25 миль. Продвижение «И. Сталина» в это время сильно замедлилось. В сплоченных тяжелых льдах ледоколу приходилось пробиваться ударами, причем с одного удара он продвигался вперед только на 3—4 метра. Чтобы преодолеть ледяную преграду, отделившую ледокол от «Седова», «И. Сталину» понадобилось десять дней.

Наконец, 13 января «И. Сталин» подошел вплотную к «Седову». Героический дрейф корабля, начавшийся в море Лаптевых и продолжавшийся 812 дней, закончился в широте 80°30′ N и долготе 1°50′ E. Всего «Седов» за время своего дрейфа прошел 3300 миль, считая по отрезкам ломаной линии.

15 января на «Седове» была принята приветственная телеграмма от товарищей Сталина и Молотова.

4 февраля 1940 года Москва с ликованием встречала седовцев. Всем им было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Ледокольный пароход «Седов» был награжден орденом Ленина.

[1] Существование этого подводного порога было за 25 лет до дрейфа «Седова» предсказано Ф. Нансеном, по которому «седловина этого хребта должна находиться на глубине 1300—1600 метров». Промеры, выполненные «Садко» летом 1935 года и «Седовым» в декабре 1939 года, подтверждают существование подводного хребта между Шпицбергеном и Гренландией, в настоящее время по справедливости носящего название порога Нансена.

ЛИТЕРАТУРА

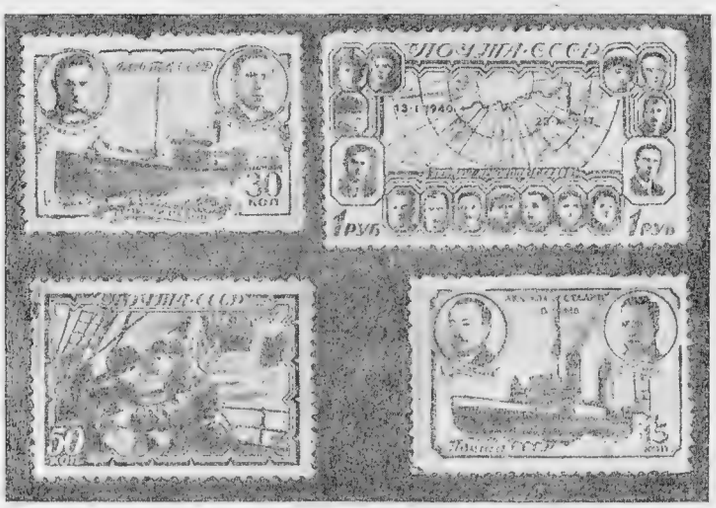
Бадигин К. С., На корабле «Георгий Седов» через Ледовитый океан, М.—Л., 1940.

Буйницкий В. Х., 812 дней в ледовом дрейфе, М., 1946.

Иогансен Я., Сам-друг под 86°14′. Перевод с норвежского А. и П. Ганзен, СПб., 1898.

«Проблемы Арктики» № 2, 1940.

Nansen F., Fram over Polhavet, Kristiania, 1897. Существует пять русских переводов этого классического труда: 1. Нансен Ф., В стране льда и ночи. Перевод с норвежского А. Филиппова, СПб., 1897—1898. 2. Нансен Ф., Во мраке ночи и во льдах. Перевод с шведского М. Вечеслова, СПб., 1901—1902. 3. Нансен Ф., Среди льдов и в мраке полярной ночи. Перевод А. Крубера, под редакцией Д. Анучина. М., 1897—1898. 4. Нансен Ф., Среди льдов и во мраке ночи. Перевод с норвежского под редакцией Г. Ковалевского, СПб., 1898. Последний перевод сильно сокращенный. 5. Нансен Ф., «Фрам» в Полярном море. Перевод с норвежского издания 1930 г. З. И. Лопухиной под редакцией В. Ю. Визе (т. III в Собр. соч., напечатанном Издательством Главсевморпути), Л., 1940.



Марки, выпущенные в 1940 году
в ознаменование дрейфа „Седова".

ЗАВОЕВАНИЕ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

В XIX веке после многочисленных попыток достигнуть полюса на парусных судах [1], кончившихся, конечно, полной неудачей, был выдвинут новый метод достижения Северного полюса — на санях по плавучим льдам. Этим методом воспользовался англичанин Э. Парри, избравший базой Шпицберген. Ему удалось дойти только до 82°45′ северной широты (1827), но последователи Парри добились гораздо больших результатов. В 1876 году английский капитан А. Маркам достиг в американском секторе Арктики широты 83°20′ N. Как и в экспедиции Парри, Маркам не пользовался собаками, а сани тащили сами люди. Применение собачьих упряжек сразу позволило человеку приблизиться на несколько градусов ближе к полюсу. С походом итальянца Каньи к Северному полюсу в 1900 году, когда он достиг 86°34′ северной широты, мы уже знакомы.

Самым упорным участником международных скачек к Северному полюсу был, несомненно, американец Роберт Пири. Свое знакомство с Арктикой Пири начал в 1886 году в Гренландии, которую он посетил позже еще пять раз, причем обследовал внутреннюю часть крайнего севера Гренландии, до того еще ни разу не посещавшуюся человеком.

Первая экспедиция Пири, имевшая непосредственной целью достижение Северного полюса, состоялась в 1898—1899 годах. Она кончилась неудачно: дальше залива Леди Франклин (где в 1881—1883 годах работала экспедиция Грили) Пири пройти на север не удалось. Эта неудача, однако, нисколько не охладила американца, и он с завидной настойчивостью продолжает работать над поставленной перед собой задачей. Совершенствуя свое снаряжение, изучая быт эскимосов и приобретая громадный опыт в деле преодоления арктических пространств с помощью собачьих упряжек, Пири с каждым разом все ближе и ближе подходит к заветной точке, через которую проходит воображаемая земная ось: в 1900 году он достигнет 83°50′ северной широты, в 1902 году — 84°17′ а в 1906 году — 87°06′. Этой последней широтой Пири побил рекорды Нансена и Каньи, но этого ему мало: 90° были и остались целью его жизни.

В 1908 году Пири на своем пароходе «Рузвельт», специально построенном для плавания во льдах, снова отправился в Арктику. Выйдя через канал Робсона в Ледовитый океан, «Рузвельт» достиг широты 82°30′; до этого рекордной северной широтой для свободно плавающего судна была широта 82°27′ N, достигнутая в 1875 году в этих же водах английским судном «Alert».

Базой экспедиции Пири избрал мыс Шеридан на северном берегу Земли Гранта. В конце февраля 1909 года Пири покинул свою зимовочную базу с целью достигнуть полюса. Путь лежал сперва к мысу Колумбия, крайней северной оконечности Земли Гранта, а оттуда прямо по меридиану этого мыса на север. Санная экспедиция Пири, состоявшая из двадцати двух человек (в том числе пятнадцать эскимосов) и ста тридцати собак, делилась на шесть отрядов: главный отряд во главе с Пири, авангардный отряд во главе с капитаном Р. Бартлеттом и четыре вспомогательных отряда. Постепенно, по мере продвижения к северу, вспомогательные отряды посылались обратно на базу экспедиции. Первым был отправлен обратно отряд доктора Гудсэла, на параллели 84°29′ N, и на следующий день (15 марта) ушел на юг отряд Мак Милана. Отряд Борупа тронулся в обратный путь в широте 85°29′ N, отряд Марвина — в широте 86°38′ N и, наконец, отряд Бартлетта — в широте 87°47′ N. Простившись с Бартлеттом 1 апреля, главный отряд, состоявший из шести человек (Пири, негр М. Хенсон и четыре эскимоса) и сорока собак, за пять форсированных переходов достиг полюса.

[1] Особо должны быть отмечены плавание Гудсона в 1607 году, когда он к северу от Шпицбергена достиг широты 80°23′ N, и плавание англичанина Джона Фиппса в 1773 году, дошедшего в том же секторе Арктики до параллели 80°48′ N.

Роберт Пири.

6 апреля 1908 года Пири записал в свой дневник: «Северный полюс, наконец, завоеван. Моя мечта и цель двадцати лет жизни претворились в действительность». «Убедившись, что мы действительно находимся на полюсе, — рассказывает Пири в своей книге, — я водрузил на вершине мира пять американских флагов. Первым было шелковое американское знамя — давнишний подарок моей жены. В течение пятнадцати лет этот флаг путешествовал со мной в высоких широтах. Я носил его с собой, завернув вокруг тела, во все свои полярные экспедиции, причем неизменно оставлял кусочек его в самой северной точке, которой достигал».

Пири пробыл на полюсе тридцать часов. Обратный путь до Земли Гранта он прошел необычайно быстро, делая в среднем суточные переходы в 50—60 километров. Поход Пири к Северному полюсу, в котором с такой силой проявилась человеческая воля, не может не вызвать изумления. Но в научном отношении этот поход дал более чем скромные результаты. Последние, в сущности, ограничились восемью измерениями глубины моря на пути от мыса Колумбия к полюсу, астрономическими определениями места и общим описанием ледяного покрова Полярного бассейна. Между прочим, Пири заметил, что к северу от параллели 86°30′ ледяные поля тоньше и ровнее, нежели дальше к югу. Правильность этих наблюдений впоследствии подтвердили советские летчики.

После того как Пири водрузил на Северном полюсе американский флаг, рекордсменские экспедиции к Северному полюсу, естественно, потеряли свой интерес. Этот интерес, однако, возродился с усовершенствованием воздушных средств сообщения. Достижение Северного полюса по воздуху — это было новым делом, и здесь представлялась хорошая возможность удовлетворить личное и национальное честолюбие (что и являлось главным импульсом всех полюсных экспедиций).

Первым отправился к Северному полюсу на управляемом воздушном аппарате Руал Амундсен.

Для своей первой воздушной экспедиции, осуществленной на средства американского капиталиста Линкольна Элсворта, Амундсен выбрал летающие лодки типа «Дорнье-Валь» «N-24» и «N-25». Самолеты стартовали в Кингсбее (Шпицберген) 21 мая 1925 года. На «N-25» находились Амундсен, летчик Я. Рисер-Ларсен и механик Фойхт, на «N-24» — Элсворт, летчик Л. Дитриксон и летчик (он же механик) Е. Омдаль.

Когда на «N-25» половина запаса бензина была израсходована, Амундсен решил сделать посадку с целью астрономического определения места. К посадке к тому же вынуждали начавшиеся в заднем моторе перебои. Рисер-Ларсен выбрал узкую, покрытую салом полынью, на которую самолет и сел удачно. Вслед за «N-25» совершил посадку и «N-24», в 3 милях от первого самолета, на маленькой полынье. Поверхность льда была настолько неровной, что о посадке на лед нечего было и думать. «Сверху мы видели, что состояние льда плохое, — пишет Л. Дитриксон, — но то, что мы увидели теперь, подействовало на нас подавляюще. Не было ни одной даже маленькой ровной льдины, а со всех сторон закрывали горизонт высокие торосы, местами нагроможденные в целые холмы. Мы невольно содрогнулись, но вместе с тем были очарованы дикостью и красотой этой картины».

Координаты места, где самолет «N-25» совершил посадку, оказались 87°43′ северной широты и 10°20′ западной долготы. Курс к полюсу был проложен по меридиану 12° к востоку от Гринича; таким образом, самолет во время полета испытал значительный снос к западу. Так как при подвижке льдов полынья, на которую сел самолет, могла сомкнуться, то первой задачей Амундсена и его спутников после посадки было вытащить самолет на безопасное место. Это оказалось де-

лом весьма не легким даже при активной помощи всего экипажа «N-24». Было решено соединенными усилиями подготовить для старта один самолет, облегчив его насколько возможно, другой же бросить. Работа по созданию площадки для старта, несколько раз прерывавшаяся ледовыми сжатиями, стоила невероятных трудов.

Все же после двадцати четырех дней сверхчеловеческих усилий самолету удалось взлететь. К этому времени его отдрейфовало на юг, до параллели 87°33′ N (и меридиана 8°33′ W). Курс был взят прямо на Нордкап на Северо-восточной Земле (Шпицберген), где «N-25» благополучно снизился. Около Нордкапа было встречено норвежское промысловое судно, которое отбуксировало самолет в Кингсбей. Здесь появление Амундсена и его спутников, которых уже считали погибшими, вызвало взрыв восторга и энтузиазма.

В месте посадки самолетов Амундсен с помощью эхолота определил глубину моря, оказавшуюся равной 3750 метрам. Здесь же было произведено несколько ориентировочных определений магнитного склонения. К этому следует прибавить производившиеся во время полета и в течение двадцатичетырехдневного пребывания во льдах метеорологические наблюдения, а также географическую рекогносцировку в еще не посещенной области Полярного бассейна. Интересно отметить, что в месте посадки летчики видели морского зайца. В такой высокой широте (87°43′) млекопитающее было зарегистрировано впервые.

Уже через год после первой попытки достигнуть Северного полюса на самолете эта задача была выполнена американцем Ричардом Бэрдом, ныне известным исследователем Антарктиды, совместно с летчиком Ф. Беннетом. Они стартовали 9 мая 1926 года из Кингсбея на самолете типа «Фоккер» и, придерживаясь меридиана 11° E, в тот же день достигли полюса, над которым описали круг, а затем вернулись в Кингсбей. Весь полет, продолжавшийся 14 часов 40 минут, был выполнен замечательно четко, и в аэронавигационном отношении его следует расценивать как большое достижение.

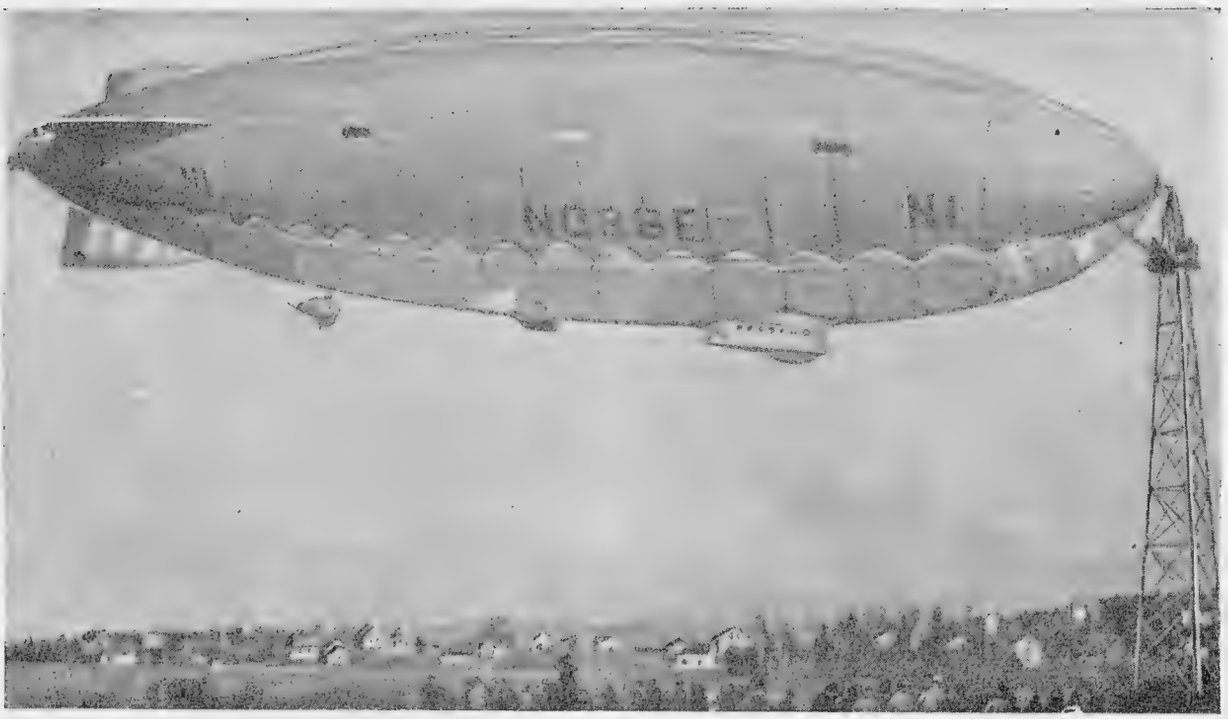
„N-25“ на 87-й параллели.

Руал Амундсен.

Научных результатов этот полет не дал никаких, если не считать констатирования отсутствия земли в этой части Полярного бассейна, до того еще никем не посещавшейся.

Когда Бэрд вернулся на Шпицберген, первым поздравил его Амундсен, производивший здесь последние приготовления к новому полету, на этот раз трансарктическому, через полюс, притом не на самолете, а на дирижабле. Дело в том, что после полета до 87°43′ северной широты на самолетах «Дорнье-Валь» Амундсен и бывшие с ним летчики пришли к заключению, что для больших полетов в глубь Арктики дирижабль имеет много преимуществ перед самолетом.

Для своей новой экспедиции, которая должна была пересечь весь Полярный бассейн от Шпицбергена до Аляски, Амундсен приобрел итальянский дирижабль «N-1», переименованный затем в «Норге» («Норвегия»). Этот дирижабль имел в длину 106 метров и вмещал 18 500 кубических метров газа. В Кингсбее (Новый Олесунд) был воздвигнут



Дирижабль „Норге" у причальной мачты.

большой ангар, к постройке которого приступили еще осенью. Командование экспедиции снова находилось в руках Амундсена и Элсворта. В качестве капитана воздушного корабля был приглашен его конструктор и строитель Умберто Нобиле.

«Норге» вылетела из Рима 10 апреля 1926 года и, сделав остановки в Пулхеме (Англия), Осло, Ленинграде и Вадсе, 7 мая прибыла в Кингсбей.

11 мая дирижабль стартовал в Кингсбее и, обогнув Шпицберген, взял курс по меридиану 11° E прямо на полюс. На дирижабле находилось всего шестнадцать человек, в том числе два участника самолетной экспедиции 1925 года — Я. Рисер-Ларсен и О. Омдаль, а также спутник Амундсена по его антарктической экспедиции и экспедиции на «Мод» О. Вистинг и молодой шведский геофизик Ф. Мальмгрен. Через пятнадцать с половиной часов полета наблюдения Рисер-Ларсена показали, что «Норге» находится над полюсом. Дирижабль замедлил ход, и на льды полюса были сброшены три флага — норвежский, американский и итальянский. Далее дирижабль взял курс на юг по меридиану 160° W. Вскоре после полюса стали встречаться полосы тумана, который по мере продвижения на юг стал сгущаться и держался на протяжении 20° широты, то-есть более 2200 километров. Только изредка сквозь появлявшиеся в тумане окна удавалось разглядеть расстилавшуюся под дирижаблем ледяную поверхность. «Туман очень мешал нашим наблюдениям, — пишет Амундсен. — Весьма возможно поэтому, что мы могли пролететь над островами небольшой высоты. Но о существовании здесь земли сколько-нибудь значительного размера не может быть речи». Таким образом, полет «Норге» дал достаточно очевидные доказательства того, что предполагавшейся некоторыми учеными большой суши между полюсом и Аляской (так называемой Земли Харриса) на самом деле не существует[1].

Пролетев почти над так называемым «полюсом относительной недоступности», который (по Стефанссону, введшему это понятие) находится в 83°50′ северной широты и 160° западной долготы и который до того еще ни разу не открывался человеческому взору, дирижабль продолжал свой путь по направлению к Аляске, придерживаясь меридиана 156° W[2].

[1] Американский ученый Р. Харрис особенно настойчиво поддерживал гипотезу о существовании большой земли в Полярном бассейне. Центр этой земли, по его мнению, основывавшемуся на изучении распространения приливной волны, должен был находиться где-то около 82° северной широты и 150° западной долготы. Среди советских ученых гипотезу Харриса поддерживал Б. П. Мультановский.

[2] Иногда говорят еще о «ледовом полюсе» — центре арктических ледяных масс, который, по Элсворту, находится в 86° северной широты и 157° западной долготы. «Норге» пролетела и над этим полюсом.

Туман вызвал сильное оледенение металлических частей дирижабля, от которых струя воздуха от пропеллера отбрасывала куски льда, угрожавшие внешней оболочке дирижабля. При подходе к берегам Аляски оледенение, к счастью, прекратилось. Зато дирижабль попал здесь в сильнейший ветер, достигший в Беринговом проливе силы шторма. Корабль получил огромный дрейф, и, по словам Амундсена, его кидало, как мяч. Надо было спешно приземлиться. Без каких-либо происшествий это и было выполнено 13 мая в местечке Теллер, недалеко от Нома на Аляске. «Таким образом, — пишет Амундсен, — первый полет от континента до континента через Северный полюс был завершен, и при этом ни один волос не упал ни с чьей головы».

Вскоре после перелета «Норге» итальянец Умберто Нобиле, принимавший участие в этом перелете в качестве водителя дирижабля, выработал проект новой экспедиции на воздушном корабле в Центральную Арктику, которая якобы должна была преследовать преимущественно научно-исследовательские цели. Экспедиция Нобиле, осуществленная на дирижабле «Италия» (объемом в 18 800 кубических метров) в 1928 году, закончилась трагедией.

Базой, откуда Нобиле решил предпринять свои полеты, снова служила бухта Кингсбей на северо-западном берегу Шпицбергена. Целью первого перелета являлось установление западных границ Северной Земли, которые в то время еще не были известны.

«Италия» поднялась из Кингсбея 11 мая, но вследствие неблагоприятных условий погоды вскоре была вынуждена вернуться. Вторично дирижабль вылетел из Кингсбея 15 мая. Первоначально курс был направлен к полумифической Земле Джиллиса, показанной на картах с вопросительным знаком в районе между Шпицбергеном и Землей Франца-Иосифа. Никаких признаков земли «Италия» здесь не видела.

Затем дирижабль полетел к Земле Франца-Иосифа и от ее северной оконечности — мыса Флигели — взял курс на восток, к Северной Земле. Достигнув 16 мая долготы 91°40′ E, то-есть находясь уже совсем близко к Северной Земле, «Италия» была вынуждена вследствие начавшегося сильного северного ветра и недостаточного запаса горючего повернуть обратно. Берега Северной Земли так и не были усмотрены. Обратный курс был проложен мимо мыса Желания. Весь перелет, во время которого было покрыто 4000 километров, продолжался шестьдесят девять часов.

Хотя основная задача — достижение Северной Земли — и не была выполнена, тем не менее в научном отношении перелет оказался небезрезультатным. Шведский геофизик Мальмгрен произвел наблюдения метеорологические и над льдами, а итальянский ученый Понтремоли добыл серию наблюдений по земному магнетизму, атмосферному электричеству и радиоактивности.

Второй большой полет имел целью достижение полюса. Из ученых в этом полете участвовал, кроме Мальмгрена и Понтремоли, чехословацкий геофизик Бегоунек. «Италия» стартовала в Кингсбее 23 мая, и в 10 часов 20 минут 24 мая дирижабль был над Северным полюсом, где Понтремоли выполнил магнитные наблюдения. Проектировавшаяся высадка партии людей на лед с целью производства океанографических исследований не удалась вследствие неблагоприятных атмосферных условий.

На обратном пути, не долетев до Шпицбергена, дирижабль из-за внезапной потери газа стал падать со скоростью полуметра в секунду. Полная работа моторов не могла остановить это падение.

Последовавшую затем катастрофу Нобиле описывает так: «Стало ясно, что спасения не было, — падение на лед было неизбежно. Я приказал остановить моторы, чтобы избежать взрыва при ударе о лед. Между тем расстояние между гондолой и льдом уменьшилось до каких-нибудь 10 метров. Я отошел от окна. С поразительной ясностью вспо-

Дирижабль „Италия“ на старте.

минаются мне те жуткие мгновения. Мальмгрен потерял равновесие и бросился ко мне с искаженным от ужаса лицом. Инстинктивно я схватился за руль в надежде еще успеть направить «Италию» на ровное ледяное поле, — но было уже слишком поздно. Лед, состоявший из хаотических нагромождений, был совсем близок... Вот и удар. С ужасным, отвратительным треском гондола коснулась льда... Я ударился обо что-то головой и сразу же почувствовал, как какая-то тяжесть наваливается на меня и давит со всех сторон. Ясно почувствовал, как что-то сломалось во мне. В это время на мою спину упал тяжелый предмет, опрокинул меня, и я полетел вниз головой. Инстинктивно закрыл глаза, и в голове молнией прошла мысль — «теперь всему конец». Это было 25 мая в 10 часов 30 минут. Вся катастрофа продолжалась две-три минуты».

Ф. Мальмгрен.
(1895—1928).

Потеряв во время удара о лед в весе около двух тонн, дирижабль быстро поднялся и улетел в восточном направлении. Левая часть гондолы оставалась на дирижабле. В ней находилось шесть человек — так называемая группа Алессандрини. Судьба этих людей и самого дирижабля осталась неизвестной. Вероятнее всего, дирижабль, находившийся в сильно аварийном состоянии и продолжавший терять газ, вскоре снова упал на лед. Из оставшихся на нем людей спастись никому не удалось.

После катастрофы «Италии» на морском льду, к северу от Шпицбергена, осталось одиннадцать человек: Нобиле, Мальмгрен, Понтремоли, Бегоунек, капитаны Дзаппи и Мариано, лейтенант Вильери, инженер Трояни, техник Чечиони, радист Бьяджи и мертвый машинист Помелла (Чечиони и Помелла были участниками полета «Норге» в 1926 году.) У Нобиле были сломаны ноги и рука, у Мальмгрена — рука, у Чечиони — нога, остальные отделались легкими ушибами.

К счастью путешественников, во время катастрофы на лед выпало значительное количество продовольствия, и — что было особенно важно — здесь же оказалась маленькая полевая радиостанция мощностью в 25 ватт, с приемником, аккумуляторами и батареей сухих элементов.

Попытки известить мир о случившемся несчастье Бьяджи начал еще в день катастрофы, но они не дали никакого результата. Отчаявшись в возможности установить радиосвязь, Мальмгрен, Дзаппи и Мариано через несколько дней после катастрофы покинули злополучный лагерь, намереваясь пешком по пловучим льдам дойти до мыса Нордкап на севере Шпицбергена, где предполагали встретить какое-нибудь промысловое судно и тем самым дать знать о местонахождении остальных участников экспедиции.

Только 3 июня Бьяджи удалось, наконец, наладить радиосвязь. Первым, кто принял его сигналы бедствия, был советский радиолюбитель Шмидт из села Вознесенье-Вохма б. Северодвинской губернии. Принять ему удалось следующие слова: Itali... Nobile... Fran Uosef... Sos Sos Sos terri teno EhH». Все это было сильно искажено и маловразумительно, тем не менее радиограмма эта сыграла решающую роль в спасении итальянцев. Дело в том, что на морской базе экспедиции Нобиле — пароходе «Читта ди Милано», стоявшем в Кингсбее, — за возможными радиосигналами с «Италии» вовсе не следили. Начальник «Читта ди Милано» капитан Романья объяснял впоследствии: «Мы думали, что на «Италии» радио не действует, а поэтому и не считали нужным прислушиваться». Когда Шмидт показал, что радио с «Италии» все-таки действует, стали следить и на «Чита ди Милано», и вскоре с лагерем Нобиле была установлена регулярная связь.

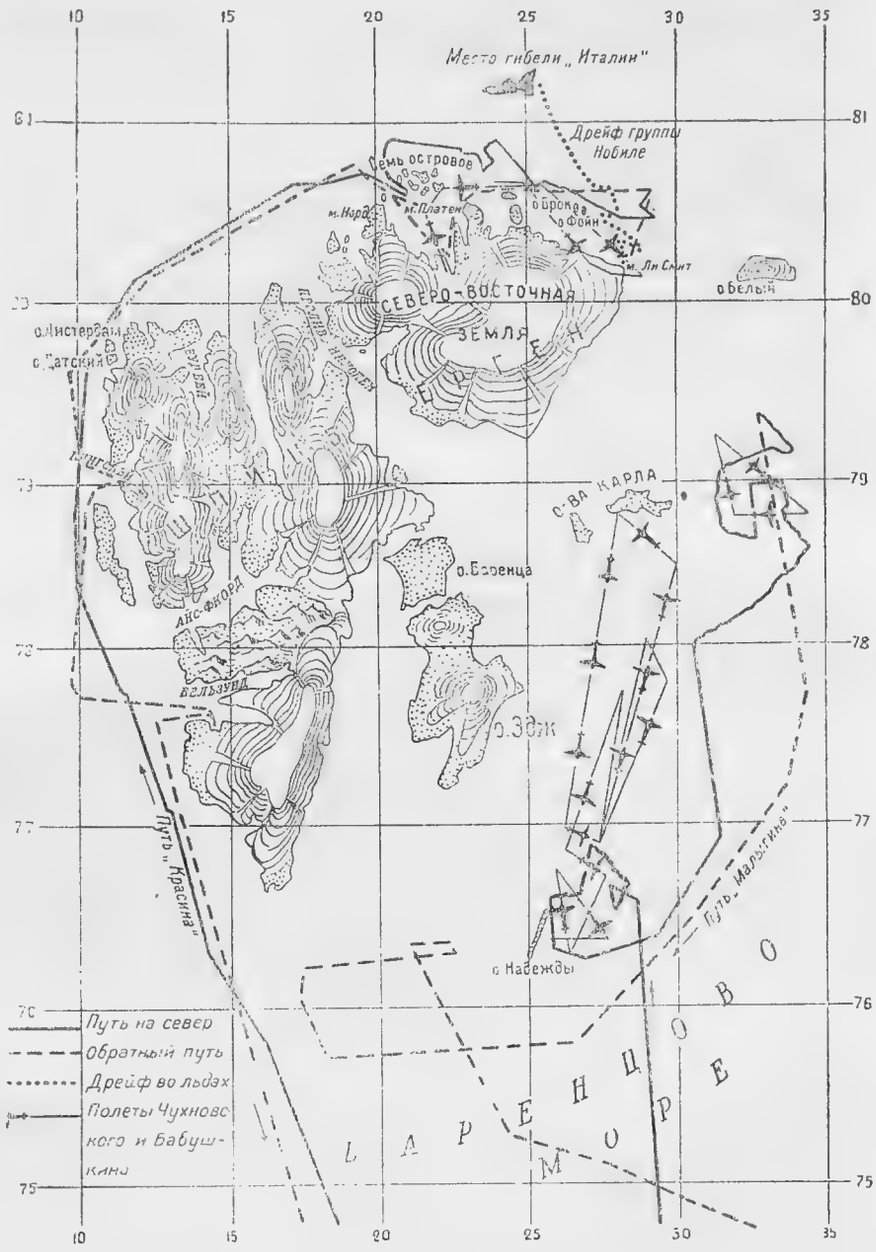
Сразу же после этого в различных странах были приняты меры к спасению итальянцев. В спасательных операциях участвовали восемнадцать морских судов, двадцать один самолет и около полутора тысяч человек. Ре-

шающими оказались операции, которые были предприняты со стороны СССР. Они основывались на совместной работе ледоколов и самолетов.

Первым снизился на льду у палатки Нобиле шведский летчик Лундборг. Это было 24 июня. Самолет Лундборга мог поднять только одного пассажира, и им был Нобиле.

Следующими спасенными с «Италии» оказались Дзаппи и Мариано, которых обнаружил на плавучем льду самолет Б. Г. Чухновского с «Красина».

Это было 10 июля. «Повернув от острова Фойн прямо к северу, — рассказывает Чухновский, — и дойдя до первых разреженных льдов, я направился на северо-запад. Через несколько секунд полета, когда самолет находился в широте 80°42′ и долготе 25°45′, механик Шелагин, который был в это время наиболее свободен, как вихрь, ворвался в мое отделение, дернул меня несколько раз за руку и закричал, что видит группу людей. Я сам хорошо видел одного стоявшего на льдине и махавшего руками человека и около него — движущееся существо, которое было гораздо ниже его и движения которого трудно было различить. Льдина, на которой они находились, была длиной примерно около десяти метров и несколько меньшей ширины».

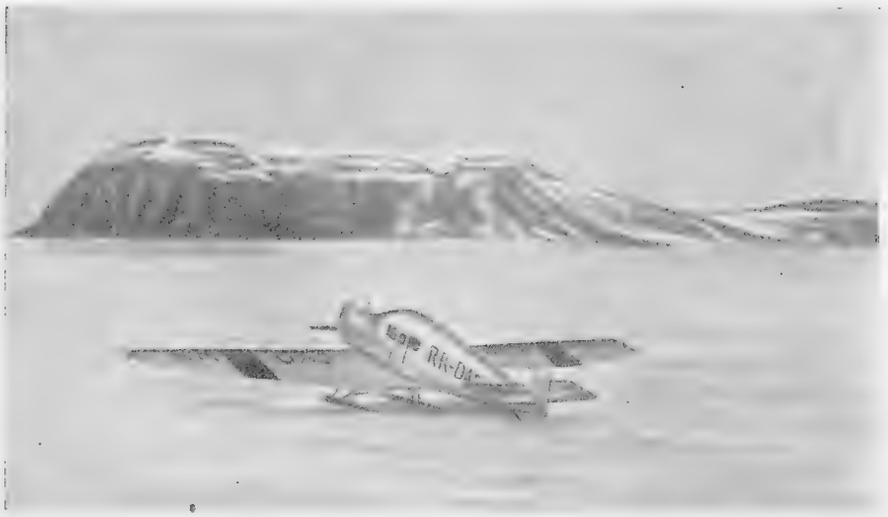


Маршруты советских экспедиций на поисках дирижабля „Италия".

Не имея возможности снизиться, Чухновский полетел обратно к «Красину», но из-за тумана был вынужден сделать посадку на лед у мыса Вреде, во время которой у самолета снесло шасси. Потерпевшие аварию летчики были позже сняты подошедшим к мысу Вреде «Красиным».

Но самое главное самолет Чухновского сделал — он обнаружил местонахождение группы Мальмгрена, о чем немедленно по радио было сообщено «Красину», и выяснил возможности для ледокола продвигаться дальше на восток, к главному лагерю итальянцев.

12 июля «Красин» подошел к месту, указанному Чухновским, и взял на борт Дзаппи и полумертвого и обмороженного Мариано. Мальмгрена не оказалось. На первый вопрос о его судьбе Дзаппи ответил: «Это был настоящий человек. Он умер месяц назад. Дайте мне есть, я очень голоден». Из дальнейших рассказов Дзаппи выяснилось, что он и Мариано покинули обессилевшего Мальмгрена уже на четырнадцатый день по выходе из лагеря. Перед тем как бросить своего товарища, Дзаппи и Мариано вырыли ему уг-



Самолет М. С. Бабушкина на ледовом аэродроме у о. Надежды.

лубление во льду. Мальмгрен дал им свой компас с просьбой передать его матери.

Остальные оставшиеся на льду участники экспедиции Нобиле были спасены «Красиным» в тот же день, когда он подобрал Дзаппи и Мариано.

Еще до того, как с «Красина» вылетел самолет Чухновского, попытки достигнуть палатки Нобиле воздушным путем были сделаны с «Малыгина», который во второй половине июня находился в непроходимых льдах несколько севернее острова Надежды. Расстояние, которое тогда отделяло «Малыгина» от льдины итальянцев, составляло более 400 километров и значительно превышало радиус действия имевшегося на «Малыгине» небольшого самолета «Ю-13». Поэтому, прежде чем лететь к итальянцам, надо было устроить где-нибудь на полпути промежуточную базу горючего. Летчиком с «Малыгина» М. С. Бабушкиным такая база была устроена 24 июня на одном из островов короля Карла[1].

На обратном пути к ледоколу самолет совершил вынужденную посадку на морской лед и только на другой день вернулся к «Малыгину».

29 июня Бабушкин снова вылетел на север, намереваясь на этот раз при помощи промежуточной базы долететь до итальянской палатки. Однако уже в 50 милях от «Малыгина» налег густой туман и вынудил самолет снизиться.

«Невероятно мучительной была эта посадка, — рассказывает Бабушкин. — Раз пять приходилось кружиться над льдиной. То, что показалось бы ясным в хорошую погоду, в тумане исчезло. Ропаки и торосы сливались со снегом, и сверху совершенно не было видно того, что могло погубить самолет». Покружившись над большой плоской льдиной, самолет из-за непогоды вскоре же опять должен был снизиться на лед.

В это время начался шторм. Льдины пришли в сильное движение, и края ледяного аэродрома стало ломать. Бабушкин отрулил на середину льдины, которая, к счастью, выдержала испытание. «Напряжение наше достигло крайних пределов, — вспоминает Бабушкин. — Мы все время были в ожидании всяких сюрпризов от шторма. Приходилось следить за самолетом, — ветер мог каждую минуту его опрокинуть. На четвертые сутки самолет опять стал искать «Малыгина», но и на этот раз помешал туман. Я спустился. Это была небольшая льдина, вся покрытая мелкими проталинами и лужами. Некоторые из этих луж настолько протаяли, что довольно было двух-трех ударов ложем винтовки, чтобы пробить лед насквозь. Все это нам пришлось узнать уже тогда, когда впоследствии, при нашем старте отсюда, радист Фоминых, пройдя к подножке самолета, чтобы влезть в кабину, провалился под лед, и мы едва спасли его». Только 4 июля металлическая птица Бабушкина, целая и невредимая, как и его пассажиры, снизилась у борта «Малыгина».

11 июля Бабушкин сделал третью попытку долететь до итальянцев, но и на этот раз помешал туман. При посадке сломались лыжи, уже совершенно изношенные, и самолет вышел из строя.

Кроме перечисленных, Бабушкин совершил еще ряд пробных и рекогносцировочных полетов, сделав в общей сложности пятнадцать посадок на лед и столько же раз снявшись с него. Хотя М. С. Бабушкин, вследствие крайне небольшого радиуса действия своего самолета, и не достиг главной цели — палатки итальянцев, тем не менее его полеты в техническом отношении являются выдающимися. Стартование с дрейфующей льдины и возвращение к ней до Бабушкина еще не практиковались, так как это считалось слишком рискованным, а некоторыми даже невозможным. Один из лучших знатоков арктических льдов, норвежский профессор Харальд Свердруп прямо заявлял, что «летом о посадке самолета на лед не может быть и речи». Ба-

[1] К востоку от Шпицбергена

бушкин, как сказано выше, совершил на одной и той же машине пятнадцать таких посадок.

Трагическая судьба «Италии» повлекла за собой много человеческих жертв. Кроме восьми человек с «Италии», погиб весь личный состав самолета «Латам» в числе шести человек вместе с известным полярным исследователем норвежцем Р. Амундсеном, французским летчиком Гильбо и норвежским летчиком Дитриксоном, участвовавшим в самолетной экспедиции Амундсена в 1925 году. «Латам» 18 июня вылетел из Тромсе на помощь бедствовавшим итальянцам и пропал без вести. Повидимому, самолет упал в море, еще не долетев до Медвежьего острова. 1 сентября у северных берегов Норвегии был найден один из поплавков с «Латама». Наконец, в связи с трагедией «Италии» погибли на обратном пути со Шпицбергена домой итальянские летчики Пензо, Крозио и Делла Гатта.

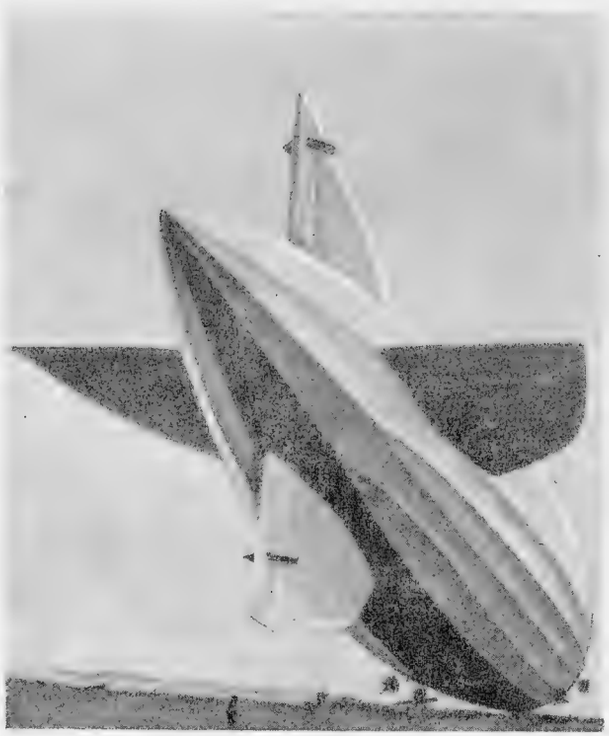
Кратковременные перелеты через полюс, конечно, не обеспечивали проведения широких научно-исследовательских работ. Только весьма немногое удавалось в этом отношении выполнить и во время пеших переходов по арктическому паку. Между тем обширная центральная часть Полярного бассейна, даже на географической карте представлявшая собой почти белое пятно, настоятельно требовала изучения. То, что удалось сделать «Фраму» во время его дрейфа в 1893—1896 годах, было, конечно, далеко не достаточно. Нансен, вернувшись из своей трехлетней экспедиции, указал, как на одну из важнейших задач полярных исследований, на необходимость исследования «великой области, лежащей между Канадским арктическим архипелагом и полюсом». Позже Нансен неоднократно подчеркивал, что изучение центральной части Арктики стало «научной необходимостью».

Серьезное изучение околополюсной части земного шара требовало, конечно, длительного пребывания там человека. Но как это можно было осуществить? Дрейфы «Фрама» и «Мод» показали, что вероятность попасть в центральную часть Арктики на дрейфующем судне очень мала.

В двадцатых годах нашего века Нансен выступил с совершенно новым проектом изучения центральной части Арктики. Он предложил устроить с помощью мощного дирижабля научную станцию на дрейфующем льду Полярного бассейна. Эта станция должна была действовать в течение года, после чего личный состав станции вместе с собранными научными материалами должен был быть снят тем же дирижаблем. Этот проект казался большинству ученых слишком смелым, почти фантастическим.

Однако Нансен настойчиво принялся пропагандировать свою идею. В 1924 году Нансен стал во главе Международного общества по изучению Арктики с помощью воздушных средств сообщения («Аэроарктик»). По настоянию Нансена это общество поставило себе главной целью стационарное изучение Центральной Арктики, то-есть устройство на дрейфующих льдах научно-исследовательской станции. В общество «Аэроарктик» входили двадцать стран, причем Союз ССР принимал деятельное участие в работах общества с самого его возникновения.

Самолет Б. Г. Чухновского у Семи островов.



Дирижабль „Граф Цеппелин" на старте.

Для устройства станции в Центральной Арктике необходимо было предварительно испытать мощный дирижабль в условиях Арктики, то-есть совершить пробные полеты.

Первым таким полетом была экспедиция на «Графе Цеппелине» в 1931 году.

Цель этой экспедиции была двоякая: с одной стороны, надо было с чисто технической стороны выяснить условия работы мощного дирижабля в Арктике, с другой — предполагалось всемерно использовать этот рейс для производства научно-исследовательских работ.

В экспедиции участвовали восемь ученых, в том числе два советских. Радистом был известный советский полярник Э. Т. Кренкель.

«Граф Цеппелин» вылетел 24 июля из Фридрихсгафена [1] и, сделав остановку в Берлине, на следующий день прилетел в Ленинград. Отсюда он вылетел 26 июля утром, в 18 часов пролетел над Архангельском и взял курс на Землю Франца-Иосифа. 27 июля дирижабль снизился на воду в бухте Тихой, где в то время находился ледокол «Малыгин». Это была первая преднамеренная посадка дирижабля в Арктике, а также и первая встреча между дирижаблем и ледоколом на Крайнем Севере. Из бухты Тихой «Граф Цеппелин» направился для аэрофотограмметрических работ к западной части Земли Франца-Иосифа и оттуда полетел к острову Рудольфа. При этом было установлено, что помеченный на картах в северо-западной части архипелага Франца-Иосифа остров Альберта-Эдуарда на самом деле не существует [2].

В дальнейшем курс был взят на восток, к Северной Земле, где преполагалось сделать вторую посадку около научно-исследовательской станции на острове Домашнем. Этому воспрепятствовал, однако, туман, и дирижабль, оставив станцию к югу, направился к восточному берегу Северной Земли. Отсюда цеппелин пересек Северную Землю в юго-западном направлении и, следуя вдоль западных ее берегов, перелетел затем на Таймырский полуостров. 29 июля утром дирижабль был у острова Диксона и в тот же день достиг мыса Желания. Затем путь лежал вдоль берегов Новой Земли на юг, причем дирижабль несколько раз залетал в центральную часть острова, чтобы выяснить распространение ледникового покрова. Далее цеппелин проследовал через Колгуев, Архангельск и Ленинград в Берлин и 31 июля вернулся на свою базу в Фридрихсгафен.

Пройденное дирижаблем за эту экспедицию расстояние составляет 13 тысяч километров.

Первый полет мощного дирижабля в Арктику с несомненностью доказал, что дирижабль является ценным средством для исследования полярных стран и что, в частности, при его помощи может быть создана станция в Центральной Арктике.

Осуществление проекта станции на дрейфующих льдах Полярного бассейна предполагалось приурочить ко второму Международному полярному году (1932/33). Однако, в связи с экономическим кризисом в капиталистических странах, станцию устроить не удалось. К тому же доктор Эккенер, занявший после смерти Нансена пост президента общества «Аэроарктик», относился явно отрицательно к проекту Нансена, поэтому идеей норвежского исследователя за границей стали интересоваться все меньше и меньше. С установлением же в Германии фашистской власти деятельность общества «Аэроарктик» вовсе замерла, и вопрос об устройстве станции в Центральной Арктике за рубежом больше не поднимался.

По мере того как все шире и шире развертывались исследовательские работы в Советской Арктике, закрывалось одно белое пятно за другим, осваивались полярные моря и острова, взоры советских ученых все чаще устремлялись на ту часть Арктики, которая лежит к северу от мелководных морей ма-

[1] На юге Германии.

[2] Вопрос об этом острове все же остается открытым. Во время полета самолета из бухты Тихой в 1935 году в данном районе был замечен оледенелый остров.

териковой отмели и которая еще вовсе не была затронута советскими исследованиями.

Наши полярные метеорологические станции были расположены исключительно в окраинной зоне Арктики, и тем самым особенно выделялось громадное белое пятно Центральной Арктики. Стало вполне очевидным, что даже одна единственная метеорологическая станция, расположенная в центральной части Арктики, может быть в районе Северного полюса, могла бы весьма существенно расширить наши познания о циркуляции атмосферы в высоких широтах и, следовательно, способствовать усовершенствованию службы погоды. В частности, станция в Центральной Арктике имела бы большое значение для обслуживания прогнозами трассы Северного морского пути. Наконец, и для разрешения проблемы трансарктических воздушных сообщений освещение центральной части Арктики метеорологическими станциями казалось необходимым. В чисто научном отношении станция в Центральной Арктике представляла, конечно, огромный интерес, в особенности для геофизики, океанографии и биологии.

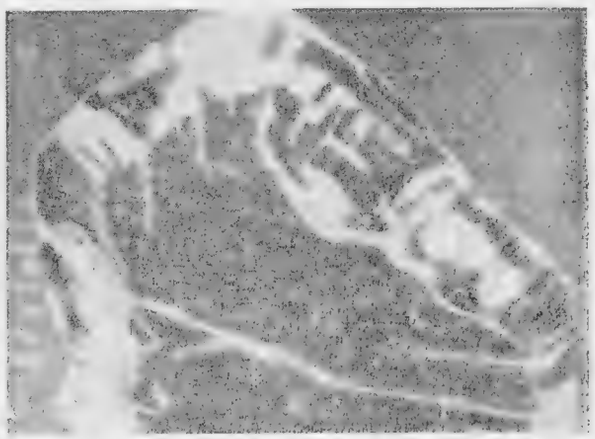
Указанные причины заставили советских ученых обратить самое серьезное внимание на проект устройства станции на дрейфующих льдах Полярного бассейна. По моей инициативе этот проект стал обсуждаться советскими учеными уже начиная с 1929 года, причем в проект постепенно вводились существенные изменения. Колоссальные успехи нашей полярной авиации указывали на возможность применения в качестве транспортного средства для устройства станции в Центральной Арктике наравне с дирижаблем также и самолета. В связи с этим проект дрейфующей станции стал обсуждаться среди наших полярных летчиков. Горячим поборником воздушных экспедиций на Северный полюс являлся М. В. Водопьянов.

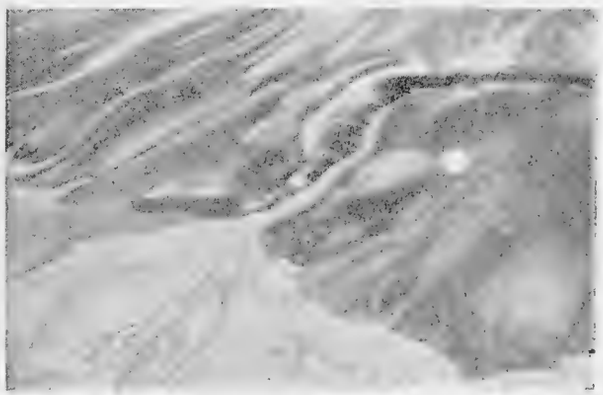
Вскоре правительство поручило Главному управлению Северного морского пути разработать проект организации станции на дрейфующих льдах Полярного бассейна. В 1936 году Главсевморпути такой проект представило правительству СССР. Проект был одобрен товарищем Сталиным, после чего началась деятельная подготовка к проведению его в жизнь. В качестве базы для самолетов был избран остров Рудольфа на Земле Франца-Иосифа.

Весной 1936 года состоялся пробный полет двух тяжелых самолетов («Н-127» и «Н-128») по трассе Москва—Земля Франца-Иосифа, имевший целью, кроме того, рекогносцировку состояния льдов к северу от Земли Франца-Иосифа для выяснения возможности посадки самолета на ледяные поля. Головной самолет экспедиции пилотировал М. В. Водопьянов.

Экспедиция выбыла из Москвы 29 марта. После ряда промежуточных посадок в Архангельске, Нарьян-Маре, Амдерме и Маточкином Шаре самолеты 9 апреля снизились на аэродроме у мыса Желания. Вследствие неблагоприятной погоды самолеты задержались здесь до 16 апреля, когда они вылетели в бухту Тихую на Земле Франца-Иосифа. Второй самолет из-за порчи измерителя скорости скоро вернулся на мыс Желания, Водопьянов же долетел до Земли Франца-Иосифа, но, сбившись с курса (вследствие данной ему неправильной схемы работы радиомаяка на мысе Желания), был вынужден сесть на один из островов архипелага (позже выяснилось, что это был остров Греэм-Белл). Просидев здесь до 21 апреля, Водопьянов вылетел затем в бухту Тихую, где благополучно снизился. За несколько часов до этого сюда же прилетел с мыса Желания второй самолет. Земля Франца-Иосифа была достигнута на самолетах впервые.

26 апреля М. Водопьянов совершил рекогносцировочный полет на север, причем летал к северу от острова Рудольфа до 83°45′ (при-





Снимки с борта „Цеппелина". Сверху вниз:
1. Один из ледников Земли Франца-Иосифа.
2. Река, впадающая в пролив Маточкин Шар.

близительно). Осмотрев внимательно ледяной купол острова Рудольфа и найдя его вполне пригодным в качестве аэродрома, Водопьянов снизился около бухты Теплиц и вскоре затем вылетел обратно в бухту Тихую. Здесь во время старта обоих самолетов на Москву второй самолет потерпел аварию и вышел из строя; обратный перелет в Москву был совершен, таким образом, только одним самолетом. М. Водопьянов вылетел из бухты Тихой 13 мая и, сделав посадки на мысе Желания, в Маточкином Шаре, Югорском Шаре, Нарьян-Маре и Вологде, через восемь дней прибыл в Москву.

Летом 1936 года на острове Рудольфа, при помощи ледокольного парохода «Русанов», была устроена самолетная база. Под руководством И. Д. Папанина здесь были выстроены два жилых дома, радиостанция, радиомаяк, баня, гараж, два технических склада и один продовольственный. На базу было завезено большое количество горючего для самолетов и запасные части, два трактора и два вездехода, а также значительная часть продовольственных грузов и снаряжения для дрейфующей станции, устройство которой было намечено правительством на весну 1937 года.

М. В. Водопьянов.

Станцию на дрейфующих льдах предполагалось основать вблизи географического полюса, а число сотрудников станции было определено в четыре.

Начальником дрейфующей станции, получившей название «Северный полюс», был назначен И. Д. Папанин, астрономом — Е. К. Федоров, гидрологом и биологом — П. П. Ширшов, радистом — Э. Т. Кренкель.

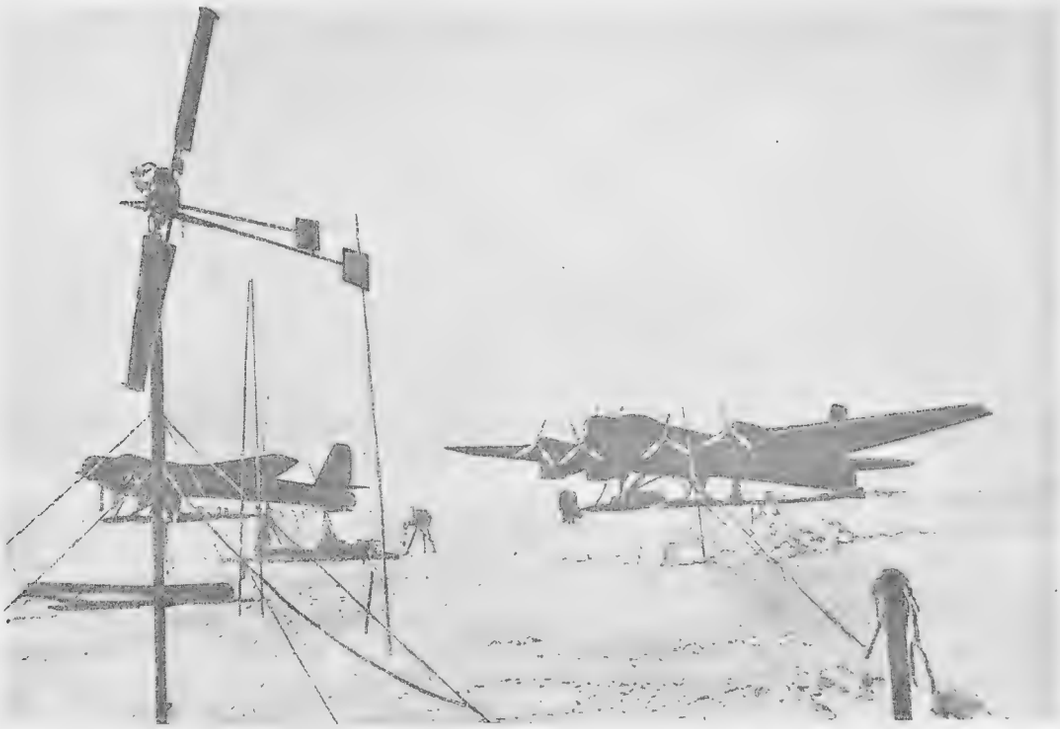
Для перевозки личного состава и грузов в район полюса были избраны четыре мощных четырехмоторных самолета типа «Н-6», специально оборудованных для арктических условий. Кроме того, в полюсную эскадрилью входил еще разведывательный самолет типа «Н-7».

Руководство воздушной экспедицией к Северному полюсу находилось в руках О. Ю. Шмидта, ближайшим помощником которого был назначен М. И. Шевелев; летной частью экспедиции ведал М. В. Водопьянов.

Небывалая в истории исследования Арктики экспедиция вылетела из Москвы 22 марта 1937 года в составе пяти самолетов, причем первым снялся разведывательный самолет «СССР Н-166», который пилотировался П. Г. Головиным. Всего на пяти самолетах находилось сорок три человека, и этим самолетам предстояло перебросить в район Северного полюса 10,5 тонны груза. Флагманский самолет «СССР Н-170» вел М. В. Водопьянов, самолет «СССР Н-171» — В. С. Молоков, самолет «СССР Н-172» — А. Д. Алексеев и самолет «СССР Н-169» — И. П. Мазурук. В качестве вторых пилотов в экспедиции принимали участие известные полярные летчики М. С. Бабушкин, М. И. Козлов, Г. К. Орлов и Я. Д. Мошковский. В качестве штурманов на самолетах находились И. Т. Спирин (флагштурман экспедиции), В. И. Аккуратов, Н. М. Жуков и А. А. Ритслянд. Синоптиком экспедиции был Б. Л. Дзердзеевский.

Сделав остановки в Холмогорах, Нарьян-Маре и Маточкином шаре, все пять самолетов 19 апреля снизились на острове Рудольфа. Аэродромом служил ледяной купол, где, на высоте 200 метров над уровнем моря, был выстроен небольшой дом, соединенный телефоном с зимовкой в бухте Теплиц. Сообщение между аэродромом и зимовкой поддерживалось при помощи трактора и небольшого самолета «У-2».

На острове Рудольфа неблагоприятные метеорологические условия надолго задержали экспедицию. Только 5 мая Головину удалось вылететь на север с целью разведки состояния льдов в районе полюса и определения возможности посадки на лед, что, как пишет Головин, «было единственным больным вопросом, решения которого никто не знал». На параллели 84° N Головин встретил южную границу пака, а на широте 88° N самолет попал в густую облачность. Все же штурману Волкову удалось взять несколько сомнеровых линий, и через пять часов после старта



Самолеты советской воздушной экспедиции на Северном полюсе.

с острова Рудольфа Головин с точностью до 30 километров мог определить, что его самолет находится над полюсом. Таким образом, Головину выпала честь первым из советских летчиков пролететь над Северным полюсом.

Для полюсной экспедиции, выжидавшей хорошей погоды на острове Рудольфа, полет Головина имел очень большое значение, так как Головину удалось рассмотреть характер ледяной поверхности в высоких широтах Полярного бассейна. «Я видел снизу громадные поля, частично гладкие, частично всторошенные, с большими трещинами, — пишет Головин. — Я увидел, что подходящую площадку выбрать можно». Это сообщение восторженно встретили на острове Рудольфа. После полета Головина к полюсу исчезли последние сомнения в успешном выполнении главной задачи экспедиции — устройства станции на льдах Центральной Арктики. Головин также выяснил, что, беря пеленг по радио на остров Рудольфа, самолет может ориентироваться вплоть до самого полюса.

11 мая была предпринята новая разведка, на этот раз выполненная летчиком Л. Г. Крузе на самолете «Н-128». В Полярном бассейне самолет начал оледеневать, и Крузе был вынужден совершить посадку на льдине. 15 мая к месту вынужденной посадки прилетел Головин, сбросивший на парашютах горючее, кирки для расчистки аэродрома, снаряжение и продовольствие. Подготовив площадку для старта, Крузе 17 мая снялся со льдины и благополучно снизился на острове Рудольфа.

Наконец, 21 мая остров Рудольфа покинул флагманский самолет «Н-170», имея на борту, кроме экипажа самолета, О. Ю. Шмидта и весь личный состав дрейфующей станции. Остальные три самолета должны были вылететь с острова Рудольфа по получении сообщения о благополучной посадке «Н-170». В 11 часов 10 минут этот самолет пролетел над полюсом и вскоре затем совершил посадку на ровное ледяное поле, пролетев по другую сторону полюса около 20 километров. Высадившись на лед, участники экспедиции провозгласили «ура» в честь товарища Сталина. Самый трудный этап в создании дрейфующей станции у полюса был пройден. «Впервые на Северном полюсе проведена операция такого масштаба, дающая возможность всесторонне изучить центр Арктики, о чем давно мечтали лучшие ученые всех стран», — доносил О. Ю. Шмидт в рапорте товарищу Сталину. Безукоризненно посадив тяжелый самолет на льдину, Водопьянов доказал, что мнение, будто посадка самолета на льды Центральной Арктики невозможна или, во всяком случае, слишком рискованна, было необоснованным.

Льдина, на которую сел Водопьянов, оказалась вполне надежной — толщина ее составляла 3 метра. Астрономически определенное место высадки было 89°26′ N и 78°W.

Немедленно после того, как первые тринадцать советских граждан вступили на полюсную льдину, здесь были расставлены пять

палаток, воздвигнуты две мачты радиостанции и установлена метеорологическая будка. Для радиостанции был построен ледяной домик. Уже на следующий день, 22 мая, была отправлена первая в истории метеорологическая радиограмма с полюса. Советская наука одержала еще одну блестящую победу, восхитившую весь мир.

25 мая с острова Рудольфа вылетели остальные три самолета. Самолет Молокова, пролетев над полюсом, сразу нашел станционную льдину и сел на нее. Алексеев снизился на лед в широте 89°50′ N и долготе 58°30′ W, а Мазурук — в широте 89°30′ N и долготе 100° W. Самолет Алексеева прилетел на станционную льдину 27 мая, а самолет Мазурука — 5 июня. Таким образом, сложнейшая операция по переброске в район Северного полюса свыше 10 тонн груза была выполнена.

О полетах самолетов в районе полюса начальник экспедиции О. Ю. Шмидт писал следующее:

«Несомненно, все четыре машины прошли у полюса с точностью 10 километров, то-есть видели полюс непосредственно под собой. Первый самолет «СССР Н-170», пролетев над полюсом и точно определившись в воздухе, пробил облачность, чтобы итти на посадку. В поисках льдины самолет несколько удалился. Точное место нашей льдины установить удалось только через двенадцать часов, когда выглянуло солнце. За это время нас отнесло дрейфом.

Занявшись лично математической стороной определения места посадки, скорости и направления дрейфа, я убедился, что мы сели за полюсом, отклонившись в поисках льдины не более чем 10 километров влево и залетев за полюс на расстояние от 20 до 35 километров.

Следующий полет Молокова со штурманом Ритсляндом был осуществлен так, что самолет шел точно по меридиану Рудольфа на полюс, там развернулся и лег на меридиан нашей льдины. Как известно, Молоков вышел прямо к нам без всяких отклонений. Это не менее убедительно, чем астрономия, доказывает, что летчик Молоков повернул точно над полюсом.

Наконец, для любителей наглядности, которым дорога самая точка полюса, а не Центральный Полярный бассейн, могу сообщить, что летчик Алексеев сел у самого полюса, на расстоянии не более семи километров от него, то-есть человек, стоящий на льду у самолета

Первая радиограмма с Северного полюса. Слева направо: О. Ю. Шмидт, Э. Т. Кренкель и М. С. Бабушкин.

Лагерь дрейфующей полярной станции „Северный полюс".

«Н-172», видел конец земной оси в непосредственной близости».

6 июня полярная станция «Северный полюс» на дрейфующей льдине была официально объявлена открытой, и в тот же день все четыре самолета поднялись в воздух с целью достигнуть острова Рудольфа. Самолету Алексеева нехватило бензина, и он был вынужден сесть на льдину в 250 километрах от острова Рудольфа, остальные же самолеты благополучно снизились на аэродром на ледяном куполе. Через два дня на помощь Алексееву вылетел Головин, который сел на льдине Алексеева и снабдил последнего бензином. 9 июня оба самолета были на острове Рудольфа.

Самолет Мазурука был оставлен на острове Рудольфа в качестве дежурного самолета, на случай необходимости вылететь в ледовый лагерь Папанина, остальные же четыре самолета 15 июня снялись с острова Рудольфа и, после промежуточных посадок в Амдерме и Архангельске, 25 июня с триумфом прилетели в Москву. Устроенная первой советской полюсной экспедиции встреча вылилась в народный праздник.

Полет советских самолетов из Москвы на Северный полюс, многократные безаварийные посадки их на ледяные поля Полярного бассейна и обратный перелет в красную столицу — все это является величайшим достижением советской авиации, наглядно показавшим как замечательное искусство и отвагу наших полярных летчиков, так и высокий уровень авиационной техники в нашей стране. Через два дня по возвращении летной экспедиции в Москву участники ее были удостоены самых высоких наград. Они были приняты товарищем Сталиным и его ближайшими соратниками в Кремле. О. Ю. Шмидту, М. И. Шевелеву, И. Т. Спирину, А. Д. Алексееву, И. П. Мазуруку, П. Г. Головину, М. С. Бабушкину и И. Д. Папанину было присвоено звание Героя Советского Союза, а остальным участникам вручены ордена Союза ССР.

Касаясь перспектив, открывающихся в деле исследования и освоения Арктики после советской полюсной экспедиции, О. Ю. Шмидт писал:

«Опыт нашей экспедиции показал, что возможности самолета как орудия исследования значительно выше, чем предполагалось. Наряду с возможным повторением высадки на лед такой станции, как папанинская, на полюсе или в другом месте Центрального бассейна Арктики, можно будет широко применить временные посадки самолета на льдину для производства научных работ в течение нескольких дней или недель. Такая летучая обсерватория сможет в один сезон поработать в разных местах Арктики. Например, высадившись у «полюса недоступности» в море Бофора или в других местах, обсерватория может дать цельную картину процессов во всей Арктике.

В частности, этим путем легче всего решить вопрос о циркуляции воды в Арктике, о течениях и о балансе обмена вод Ледовитого океана и Атлантики. Выгода этого

И. Д. Папанин.

П. П. Ширшов.

метода состоит в том, что самолет можно послать в ту именно точку, изучение которой особенно нужно для данной конкретной научной задачи. Притом полеты можно повторять, в случае сезонного хода явлений, по временам года. А что самолет сумеет сесть в показанном ему районе, в этом теперь уже не может быть сомнения. Новые типы самолетов, изготовленные нашей страной, имея больший радиус действия и большую скорость, чем те, которыми мы сейчас воспользовались, прекрасно решат эту задачу».

Оставшиеся в Полярном бассейне И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Е. К. Федоров и Э. Т. Кренкель хорошо обосновались на своей льдине, имевшей в толщину 310 сантиметров. Снаряжение было продумано до мелочей, и почти все предметы были специально изготовлены для полюсной станции. Жилой дом представлял собой палатку с каркасом из дюралюминиевых труб. Сверху палатка покрывалась брезентом с прокладками из гагачьего пуха. Длина палатки была равна 3,7 метра, ширина 2,5 метра, высота 2 метрам. Вес всего жилья составлял 450 килограммов. Для научных наблюдений были взяты шелковые палатки. Для получения электроэнергии на станции имелся ветряк. Он начинал работать при силе ветра в 4 метра в секунду и автоматически останавливался при 14 метрах в секунду. Этот ветряк заряжал аккумуляторы безотказно. Вся радиоаппаратура была специально изготовлена для дрейфующей зимовки и отличалась минимальным весом при максимальной надежности. Ввиду возможного разлома льдины при ледовых сжатиях продовольствие было распределено по трем складам, находившимся в различных частях льдины.

Научные работы начались немедленно после того, как из самолетов были добыты научные приборы. 22 мая Е. К. Федоров выполнил первые астрономические наблюдения с целью точного определения местоположения льдины; наблюдения в последующие дни показали, что льдина дрейфует в сторону Гренландского моря. 3 июня на льду был установлен анемограф. 4 июня Федоров сделал первую гравитационную станцию, а Ширшов — первую гидрологическую, до глубины 1000 метров. 7 июня Федоров приступил к измерению элементов земного магнетизма. Научным работникам — П. П. Ширшову и Е. К. Федорову — дела было много, и нередко им приходилось работать по шестнадца-

Э. Т. Кренкель.

Е. К. Федоров.

ти часов в сутки. От хозяйственных работ они были поэтому почти полностью освобождены, и эти работы ложились на И. Д. Папанина и Э. Т. Кренкеля. Продовольственные базы приходилось осматривать каждый день, так как на льдине оказалось много трещин и при подвижках легко мог отколоться кусок льдины.

13 июня к дрейфующей станции прилетела чайка, а еще раньше в окрестностях станции были отмечены чистик и пуночка. Появление птиц в районе Северного полюса было для всех большой неожиданностью.

19 июня жители станции находились в большом волнении: над ними должен был пролететь В. П. Чкалов, совершавший беспосадочный перелет из Москвы в Северную Америку. Через каждые три часа Кренкель передавал на самолет Чкалова сведения о погоде в районе дрейфующей станции. Погода была, к сожалению, такая, что видеть самолет Чкалова отважной четверке не удалось, хотя шум самолета был слышен.

Объем научных работ к этому времени увеличился. Ширшов приступил к глубоководным планктонным ловам, Федоров — к наблюдениям над атмосферным электричеством.

Между тем неуклонно надвигалось полярное лето, и 11 июня ртуть в термометре впервые поднялась выше 0°. Это тепло принесло много хлопот папанинцам. Под снегом появилась вода, и стало трудно ходить. Вода начала проникать в жилую палатку и угрожать продовольственным складам, которые пришлось перетащить на другие места. Начали также рыть канавы, чтобы отвести воду от жилья и складов. На льдине всюду появились озерки и ручьи, в которых зимовщики произвели испытание своего резинового клиппербота и байдарок. Станционная льдина оказалась окруженной разводьями, имевшими в ширину 10—12 метров. Станция находилась, таким образом, на «ледяном острове». 20 июля пришлось переставить на другое место магнитный павильон — палатку. «Потоп сильно надоел, и мы нетерпеливо ждем заморозков», — сообщали в своей радиограмме 29 июля Папанин и Кренкель.

1 августа станцию, отдрейфовавшую к тому времени до 88-й параллели (на меридиане 56° Е), посетила медведица с двумя медвежатами. К сожалению, добыть зверей папанинцам не удалось. До этого медведи в такой высокой широте не были отмечены.

В августе станция подпала под влияние довольно интенсивной циклонической деятельности. 10-го числа давление воздуха оказалось необычайно низким — 715 миллиметров. (За время трехлетнего дрейфа «Фрама» минимальное давление воздуха составляло 724,1 миллиметра.)[1] В конце августа начались метели, навеявшие сугробы до 3 метров высоты. Жалкое полярное лето окончилось, и в начале сентября морозы достигали 10—15°. Жители льдины стали готовиться к зиме, обтянули свою палатку оболочкой из гагачьего пуха, а борты палатки засыпали снегом. 10 сентября впервые пришлось зажечь керосиновую лампу.

Хотя осенние штормы и не достигали значительной силы, тем не менее они сопровождались большими передвижками в ледяном покрове. В результате сжатия на краю станционной льдины образовались торосы до 6 метров высотой. Размеры льдины заметно уменьшились, и трещина приблизилась к палатке.

В конце сентября установилась настоящая зимняя погода: термометр показывал ниже —20°. Зимовщики сменили брюки и рубашки на меховые комбинезоны. В начале октября, под влиянием сильных южных ветров, в километре от станции появилась большая полынья длиной в несколько километров. «Ветер гонит по полынье волны. Все это выглядит очень внушительно», — сообщали зимовщики на Большую землю. Сжатия стали повторяться чаще. «Лед так трещит, будто грузчики с высокого штабеля сбрасывают доски», — записал 5 октября в своем дневнике Папанин. В этот день отважная четверка видела солнце последний раз.

Льдина, между тем, продолжала дрейфовать на юг. 7 октября она находилась в широте 85°41′ N. За передвижением льдины следили с неослабным вниманием не только сами папанинцы, но и весь мир. Холод стал давать себя чувствовать. 20 октября имеется такая запись в дневнике Папанина: «Как только температура в нашей палатке доходит до —16°, мы зажигаем лампы, чтобы согреться. Но стены тогда начинают оттаивать, и наши кровати заливает водой». Стали появляться простудные заболевания. Обязанности врача, притом с несомненным успехом, исполнял Ширшов, прошедший до экспедиции краткий курс практической медицины. Практика врача отнимала у Ширшова, правда, немного времени, но зато темнота и морозы чрезвычайно усложнили его гидрологические и гидробиологические работы. «Трудновато в этих условиях брать гидрологические станции, — сообщал неутомимый ученый по радио. — Металлические части приборов быстро стынут, и мокрые пальцы то и дело прилипают к металлу». Гидрологическую лебедку пришлось перенести на новое место — в 0,75 километра от станции, к трещине у самого края льдины. Федоров работал в своей ледяной обсерватории по целым суткам без перерыва.

Вот как описал вид зимовки полярной ночью Ширшов: «Быстро несутся по светлому небу причудливо рваные клочья облаков. Временами показывается луна, и тогда таинственными монументами кажутся сгрудившиеся в стороне торосы. Черными длинными языками вытягиваются сугробы на застывшей белизне поля. Ребрами каких-то неведомых чудовищ выглядят мачты и воткнутые в снег лыжи. Приземистым силуэтом едва чернеет зарывшаяся в снег палатка. Сквозь замерзший круглый иллюминатор уютно поблескивает огонь».

1 декабря дрейфующая станция оказалась в широте 82°46′ N, берега Гренландии были недалеко. Уменьшилась глубина моря, и вместе с тем морское дно стало менее ровным. С приближением к Гренландии станционная льдина стала довольно быстро вращаться, что заставило зимовщиков быть еще более бдительными. Вместе с тем заметно увеличилась скорость дрейфа и стали чаще повторяться сжатия. Не раз в кромешную тьму, при завывании пурги, зимовщики с фонарями в руках ходили на край льдины к трещине. Раздавались отдельные глухие удары наподобие канонады, — происходило ледовое сжатие. На краю станционной льдины торосило, и лед наступал валами. Не выдерживая тяжести валов, льдина давала трещины, и частично край ее погружался в воду. На случай возможного разлома льдины зимовщики решили держать самые необходимые вещи вблизи и усилить дежурства. В третьей декаде декабря льдина, пройдя траверз северо-восточной оконечности Гренландии, вышла из Полярного бассейна в Гренландское море.

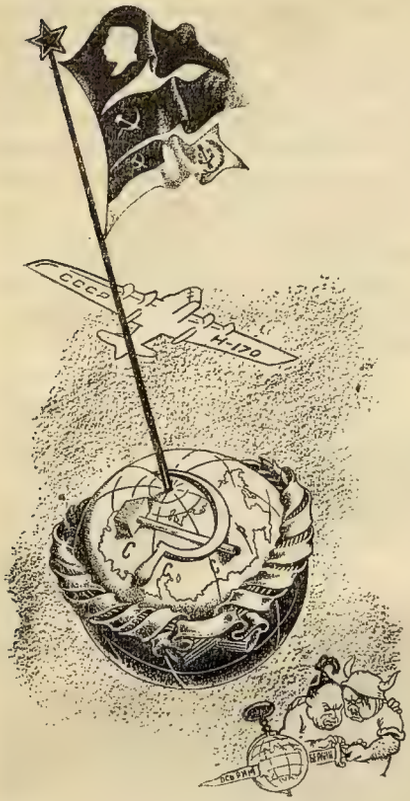
Вследствие быстрого дрейфа пришлось значительно участить наблюдения, и Ширшов с Федоровым оказались еще более загруженными. Для предварительной обработки своих наблюдений им нехватало времени. Гидрологические станции по плану производились через каждые 30 миль. Это расстояние льдина проплывала теперь в какие-нибудь четыре дня. К счастью для гидролога, льдина дрейфовала в это время уже над береговой отмелью Гренландии, и произведенное 3 января измерение глубины дало всего только 230 метров. На такой глубине производство гидрологической станции занимало сравнительно мало времени.

Попав в Восточногренландское течение, льдина дрейфовала на юго-юго-запад со все

[1] Этот минимум давления был отмечен 22 февраля 1896 года.

ПОЛЮС смеется

Рисунки из московских газет посвященных возвращению экспедиции И Д Папанина 1938 г



Ось мира и ось войны

Полярные будни

Полюс в недалеком будущем

увеличивавшейся скоростью. В середине января обстановка стала весьма беспокойной. 20 января в дневнике Папанина имеется следующая запись: «Почувствовали первый сильный толчок льда. Все выскочили из палатки посмотреть, не лопнула ли наша льдина. Вокруг все было в порядке. Вечером выяснили, что льдина окружена чистой водой и изолирована от соседних льдин. От жилой палатки до ближайшей кромки только 300 метров. Наша знаменитая трещина разошлась. Лебедка и гидрологическая палатка оказались на другом ледяном поле». Переправившись на байдарке через разводье, зимовщики спасли все имущество.

По мере того как льдину уносило дальше на юг, усиливалась штормовая деятельность. Дрейфующая станция оказалась в весьма беспокойной пограничной зоне между ледниковым покровом Гренландии с находящимся над ним холодным воздухом и относительно теплым Гренландским морем, куда воздух и устремлялся с гренландской возвышенности, иногда с громадной силой. Особенно сильные и упорные штормы дули в конце января. Льдина все чаще стала испытывать резкие толчки. 1 февраля сильный треск заставил зимовщиков выйти из палатки. Оказалось, что в 8 метрах от палатки появилась узкая трещина. Однако через несколько часов трещина расширилась до 5 метров. Один из складов, возле которого прошла трещина, затопило. Имущество удалось спасти и отвезти на середину льдины, диаметр которой утром 1 февраля составлял меньше полукилометра.

В этот день Федорову, после сравнительно долгого перерыва из-за ненастной погоды, удалось сделать астрономические наблюдения. Результаты их изумили всех: льдина находилась на 74°16′ N и 16°24′ W, то-есть за последние шесть дней ее отнесло на юго-запад более чем на 120 миль. После того как Кренкель передал эти новые координаты по радио, жители дрейфующей станции продолжали осмотр льдины. Он дал самые неутешительные результаты. Оказалось, что льдина треснула под самой палаткой. Немедленно из палатки была вытащена радиостанция вместе со всем ценным имуществом и были расставлены две шелковые палатки.

Между тем льдина в течение дня продолжала катастрофически уменьшаться, и к вечеру 1 февраля ее размер был 30 × 50 метров. Вокруг находился битый лед. «Все наше огромное поле, на котором восемь месяцев назад совершили посадку многомоторные воздушные корабли, раскололось на небольшие куски, — писал Федоров в своем дневнике. — При всем желании невозможно было найти льдину протяжением более 100 метров. Теперь здесь не мог бы совершить посадку даже легкий учебный самолет».

В результате разлома ледяного поля продовольственные базы оказались на разных обломках. На следующий день, 2 февраля, битый лед несколько сплотило, и зимовщикам посчастливилось спасти значительную часть имущества. Не удалось добыть гидрологическую лебедку, которая так и осталась жертвой Восточногренландского течения. Все наиболее ценное имущество было сложено на нарты, чтобы иметь возможность в любой момент переселиться на другое место.

3 февраля зимовщики впервые увидели солнце. Затем последовали три сравнительно спокойных дня, которыми папанинцы воспользовались, чтобы привести в порядок свой новый лагерь.

6 февраля снова началась сильная передвижка льдов, которую Федоров описывает следующим образом:

«Началось торошение. Льдины со скрипом терлись друг о друга. По краям нашего крохотного обломка уже вырастали ледяные валы. Правда, пока что они состояли из кусков снега и тонкого льда, образовавшегося в трещинах. Наш обломок был еще цел. Ближайший вал вырастал совсем рядом с нами, в 7—10 метрах от палатки. К счастью, в 16 часов торошение прекратилось.

Мы наблюдали интересное зрелище. Отдельные части нашего бывшего лагеря то подходили к нам, то отходили обратно. Мы видели, как около нас пляшут базы продовольствия, отрезанные от нашего осколка полыньями. Одно время к нам подошла на расстояние полукилометра гидрологическая лебедка, которую мы совсем было потеряли из виду. Хотели взять ее, но не успели — лебедку опять унесло в сторону. Зато удалось взять керосин с одной из баз. При этом нужно было проявлять большую ловкость. Казалось, в таком льду к нам сможет подойти любой ледокольный пароход — настолько разрежены льды».

К счастью, на следующий день льды снова сплотило. Старую палатку тем временем все больше заливало водой, и ходить в ней можно было только в калошах. Зимовщики пользовались ею для варки пищи и своих несложных трапез.

8 февраля жители ледяного обломка снова переживали большое событие: впервые за девять месяцев они увидели землю. Это были горы Гренландии. Вечером к лагерю очень кстати подошли три медведя, которых Папанину удалось убить. Свежее мясо имелось теперь в изобилии.

В тот же день зимовщики построили снежный домик, так как шелковая палатка оказалась непрочной: ветром разорвало один ее бок, и через отверстие внутрь палатки проникал снег, покрывавший спальные мешки. «Наш снежный домик, после перенесенных

треволнений, кажется нам уютным и необычайно просторным дворцом», — записал в дневнике Федоров. 10 февраля на льдине вырос второй снежный дом, куда была поставлена нарта с радиоаппаратурой.

12 февраля зимовщикам дрейфующей льдины снова пришлось пережить большое волнение. Утром, когда все они спали, Кренкель громко закричал: «Огонь на горизонте!» Все повыскакивали из снежного домика, Федоров навел на огонь теодолит и убедился в том, что это не была звезда. Папанинцы видели свет прожектора с «Таймыра», державшего курс на дрейфующую станцию.

Когда дрейфующая станция попала в Восточногренландское течение и обстановка в ее районе стала менее спокойной, Главсевморпути по заданию И. В. Сталина и В. М. Молотова разработало мероприятия по снятию четырех советских исследователей со льдины.

11 января из Мурманска вышел зверобойный бот «Мурманец» (капитан И. Н. Ульянов), имевший задачей патрулировать у кромки льдов в Гренландском море. 20 января судно находилось на 77° N и 12°28′ W, откуда оно стало спускаться вдоль кромки на юг. Когда 1 февраля папанинскую льдину разломало, «Мурманец» получил приказ попытаться пройти к дрейфующей станции. Однако пробиться сквозь тяжелые льды маленькому судну было не под силу, и на 69°30′ N и 20° W корабль оказался затертым во льдах, вместе с которыми и продрейфовал через Датский пролив. 21 февраля, в широте 63°24′ N и долготе 34°30′ W, «Мурманец» вышел на чистую воду.

В связи с разломом папанинской льдины для снятия с нее людей в начале февраля из Мурманска было отправлено два ледокольных парохода: «Таймыр» (капитан Б. Д. Барсуков) с тремя легкими самолетами на борту, вышедший в море 3 февраля, и «Мурман» (капитан Котцов) с двумя самолетами, вышедший 7 февраля. Вместе с тем срочно ремонтировался «Ермак», вышедший из Кронштадта в море в ночь с 9 на 10 февраля. В это же время из базы Северного военного флота вышла подводная лодка, дошедшая до острова Ян-Майен, где ввиду успешного продвижения «Таймыра» повернула обратно.

12 февраля, когда свет прожектора «Таймыра» видели папанинцы, это судно находилось в 40 милях от лагеря, в широте 71°38′ N и долготе 17°20′ W. Впервые в истории мореплавания корабль в разгар зимы забрался в самую гущу восточногренландских льдов. Сплоченное состояние льдов временно воспрепятствовало дальнейшему продвижению, и «Таймыр» остановился с целью выслать в лагерь один из имевшихся на борту самолетов. 16 февраля летчику с «Таймыра» Г. П. Власову удалось найти палатку и совершить посадку на недавно замерзшей полынье в расстоянии 2,5 километра от лагеря. «Не опишешь чувства радости встречи с первым советским человеком, — записал в этот день Папанин в свой дневник. — Я и Власов не могли говорить от волнения». Власов пробыл на льдине лишь короткое время и улетел обратно к судну.

Одновременно с Власовым с «Мурмана» вылетел на амфибии «Ш-2» И. И. Черевичный, который имел вынужденную посадку на льду. Самолет Черевичного, не имевший радио, был 17 февраля найден Власовым, который и вывез экипаж амфибии.

Через два дня после этого папанинцы из своего лагеря ясно увидели сперва один пароход, потом другой. Это «Таймыр» и «Мурман» упорно пробивались через знаменитый гренландский «стурис»[1]. 19 февраля оба корабля почти одновременно остановились у большой льдины в полутора километрах от дрейфующей станции. Немедленно команда обоих судов принялась за переброску всего имущества станции на корабли.

О последних минутах на льдине Папанин вспоминает так: «По морской неписанной традиции капитану надлежит последнему покидать свой корабль. Льдину я покидал также последним. И радостно, и в то же время немного грустно было расставаться с лагерем, где прошли девять неповторимых месяцев. Но пора уходить. Нарты со снаряжением уже приближались к кораблю. На высоком снежном холму я поставил флаг СССР, тщательно укрепив древко, чтобы его не повалил ветер, и тогда только ушел».

Прежде чем радиоаппаратура была унесена на корабль, Кренкель передал в Москву товарищу Сталину рапорт папанинцев. Он заканчивался следующими словами:

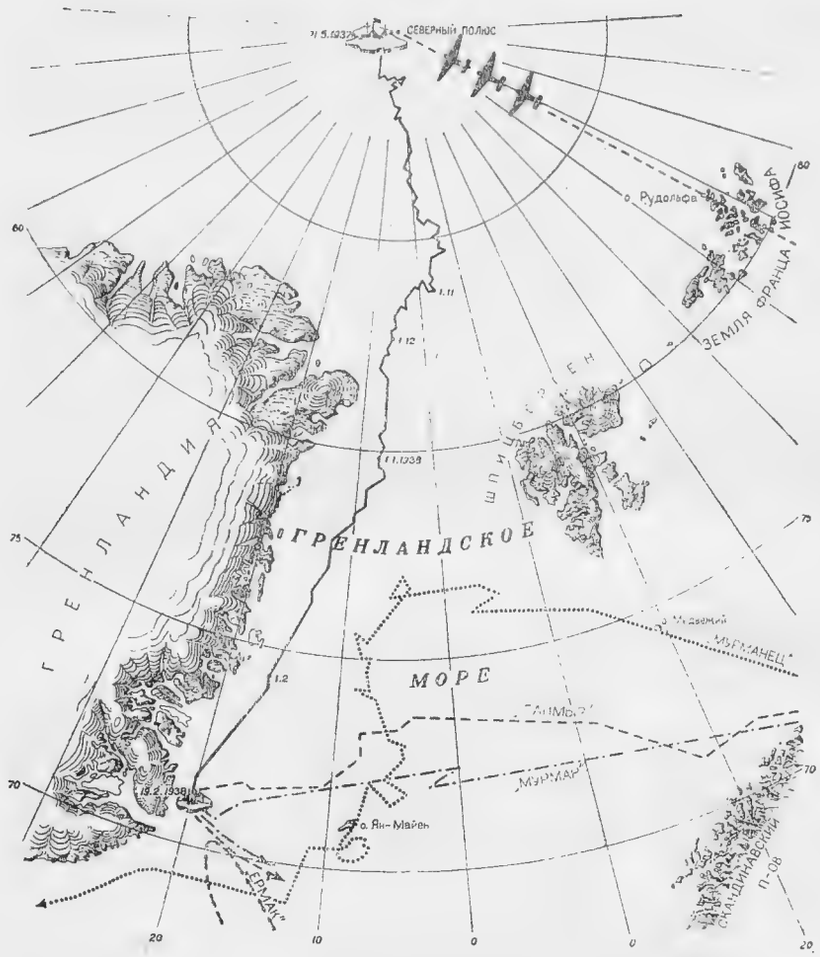
«... В этот час мы покидаем льдину на координатах 70°54′ нордовой, 19°48′ вестовой и пройдя за 274 суток дрейфа свыше 2500 километров. Наша радиостанция первая сообщила весть о завоевании Северного полюса, обеспечивала надежную связь с родиной и этой телеграммой заканчивает свою работу.

Красный флаг нашей страны продолжает развеваться над ледяными просторами.

Папанин, Кренкель, Ширшов, Федоров».

На обратном пути «Таймыр» и «Мурман» встретились с «Ермаком». Персонал станции «Северный полюс» перешел на борт «Ермака». После захода для бункеровки в Таллин «Ермак» успешно форсировал льды Финского залива и 15 марта прибыл в Ленинградский порт. Страна горячо приветствовала четырех

[1] Датское слово „storis“ значит «большой лед». Этим словом обозначают расколотый мощный полярный лед, двигающийся вдоль восточных берегов Гренландии на юг и юго-запад.



Пути дрейфующей станции „Северный полюс" (май 1937—февраль 1938 г.) и экспедиций „Мурманца", „Таймыра", „Мурмана" и „Ермака" (январь—февраль 1938 г.).

Вследствие довольно быстрого дрейфа станция оставалась в Центральной Арктике только в течение четырех месяцев (июнь — сентябрь). Наблюдения над погодой, произведенные в эти месяцы, показали довольно оживленную циклоническую деятельность. Однако сила ветра — по сравнению с таковой в окраинной зоне Арктики — была значительно ослаблена. Повидимому, по тихоокеанскую сторону полюса погода носит более антициклонический характер, чем по атлантическую сторону, где, как показывают наблюдения дрейфующей станции, об устойчивом антициклоне говорить едва ли приходится.

Отмеченные на дрейфующей станции средние месячные температуры воздуха следует считать относительно высокими. Это обстоятельство, очевидно, надо поставить в связь с начавшимся в 1920 году резким потеплением приатлантической Арктики. Возможно, что этим же потеплением объясняется и появление в районе Северного полюса птиц. Пири во время своего похода к полюсу весной 1909 года не видел севернее 87-й параллели ни одной птицы. Так как смещение зон жизни к северу отмечено за последние 17—18 лет в значительной части северного полушария, то связь между появлением птиц в районе Северного полюса и потеплением Арктики кажется весьма вероятной. Известно, что это потепление сказалось очень отчетливо на составе орнитофауны в Исландии.

Чрезвычайно ценные и в научном и в практическом отношении результаты дали наблюдения над элементами земного магнетизма — склонением, наклонением и горизонтальной составляющей. Магнитное склонение, определенное в 55 пунктах, указывает на отсутствие заметных аномалий. Вблизи полюса магнитное склонение оказалось равным 41°, а отсюда по направлению к Гренландскому морю оно убывает.

Кроме абсолютных определений элементов земного магнетизма, исследовались также, при помощи самопишущих приборов, вариации этих элементов. Магнитные вариометры действовали только к северу от 84 й параллели, так как южнее, в связи с ускорением дрейфа, льдина, на которой были установлены прибо-

отважных советских граждан, с честью выполнивших трудное и почетное задание партии и правительства. В честь полярников был устроен прием в Кремле, на котором присутствовали товарищ Сталин и его ближайшие соратники. Участники первой в истории дрейфующей научной полярной станции были удостоены высоких наград: всем им было присвоено звание Героя Советского Союза.

Наблюдения первой советской дрейфующей станции внесли крупнейший вклад в сокровищницу мировой науки. Они открыли взору ученого часть земного шара, оставшуюся до того не исследованной.

Метеорологические наблюдения производились регулярно четыре раза в сутки и немедленно передавались по радио, так что могли быть использованы при составлении карты погоды в любой обсерватории. Таким образом, эти наблюдения сразу же сослужили практическую службу. В частности, можно отметить, что они оказались весьма ценными при организации летом 1937 года трансарктических перелетов из Москвы в Северную Америку.

ры, стала довольно быстро вращаться. Когда пользоваться вариометрами стало невозможно, были учащены абсолютные наблюдения с помощью магнитного теодолита. Выполненные во время дрейфа станции наблюдения позволили уточнить магнитные карты для Арктики.

Весьма значительный материал удалось собрать по силе тяжести. Всего за дрейф станции гравитационные измерения с помощью маятникового прибора были выполнены в двадцати двух пунктах. Обработка этих наблюдений показала, что в районе полюса и почти по всей линии дрейфа сила тяжести несколько больше, чем следует на основании теоретических расчетов.

Исключительно высокий научный интерес представляют океанографические наблюдения, выполненные за время дрейфа станции. Впервые была измерена глубина моря в районе Северного полюса. Она оказалась равной 4290 метрам. Наибольшая глубина была обнаружена на 88°41′ N и 10° W, где она составляла 4395 метров. Приблизительно на 84-й параллели было обнаружено поднятие морского дна (глубина 2380 метров). Для океанографии являются чрезвычайно важными промеры, выполненные с дрейфующей станции тогда, когда она находилась у северо-восточной оконечности Гренландии. Дело в том, что в свое время Нансен, на основании сопоставления температуры и солености в глубоких слоях Полярного бассейна с температурой и соленостью вод Гренландского моря, пришел к заключению, что между Гренландией и Шпицбергеном находится подводный хребет, в области которого глубина моря не превышает 1200—1500 метров. Этот подводный хребет, действительно, удалось обнаружить к северо-западу от Шпицбергена, но тянется ли хребет до Гренландии, оставалось неизвестным. Теперь, благодаря промерам дрейфующей станции, мы знаем, что этот подводный хребет существует и с гренландской стороны. Очень интересно при этом, что (как указывает П. П. Ширшов) глубина моря над хребтом у северо-востока Гренландии должна составлять около 1300—1400 метров. Эти цифры как раз отвечают тем, которых, согласно Нансену, и следовало ожидать.

Наблюдения, произведенные во время дрейфа станции к северо-востоку от Гренландии, не подтвердили предположения, высказанного Фрейхеном, о существовании здесь еще не известной земли. Признаки земли к северо-востоку от Гренландии Петер Фрейхен видел в 1912 году с горы мыса Ригсдаген, но, по всей вероятности, это был оптический обман, жертвой которого становился не один полярный путешественник.

Каждое измерение глубины сопровождалось взятием пробы грунта. На больших глубинах Полярного бассейна грунт состоял из красновато-коричневого ила, под которым находился серый ил.

Мы уже знаем, что Нансен во время экспедиции на «Фраме» обнаружил, что идущая к западу от Шпицбергена мощная ветвь теплого Атлантического течения входит в Полярный бассейн, где эти теплые воды опускаются на некоторую глубину, перекрываясь хотя и холодной, но менее соленой, а потому и менее тяжелой полярной водой. Эти относительно теплые воды расположены в области дрейфа «Фрама» на глубине от 200 до 600—800 метров. Заполняет ли эта атлантическая вода весь Полярный бассейн на известной глубине или же она образует только сравнительно узкий поток, прижимающийся к евразийской материковой ступени, — оставалось неизвестным.

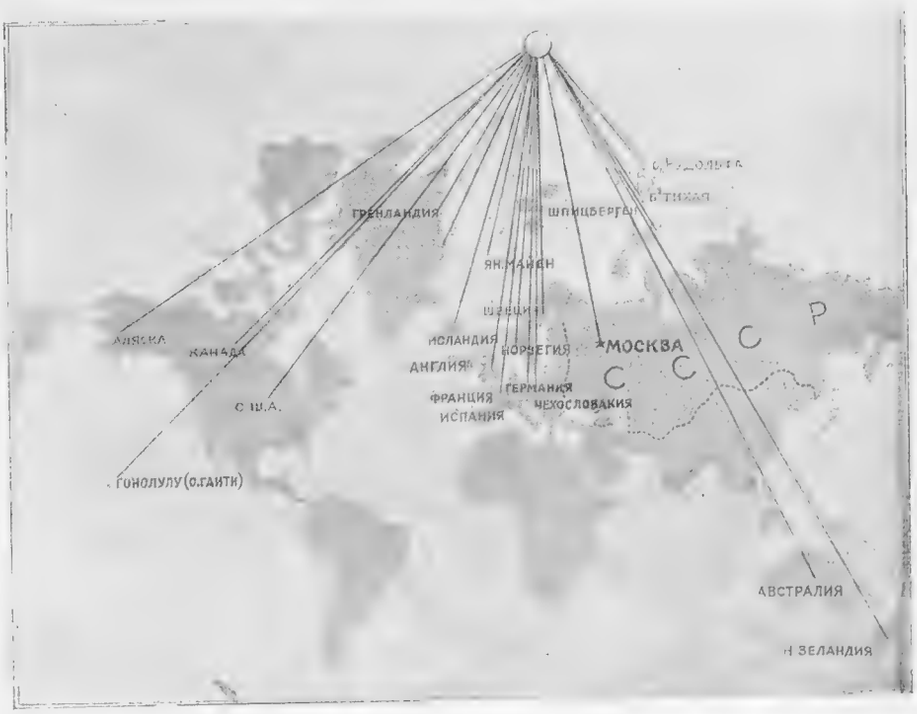


Схема радиосвязи дрейфующей станции „Северный полюс".

Теперь, после работ дрейфующей станции, мы знаем, что относительно теплая атлантическая вода имеется и в районе Северного полюса. Как толща ее, так и ее температура здесь несколько меньше, чем в области дрейфа «Фрама». Этого и надо было ожидать, так как поток атлантических вод по выходе из Гренландского моря в Полярный бассейн должен, под влиянием вращения земли, отклоняться вправо, то-есть прижиматься к обрыву материковой отмели. Нансен предполагал, что стрежень глубинного Атлантического течения проходит несколько севернее линии дрейфа «Фрама». Теперь мы знаем, что по мере приближения к полюсу температура атлантической воды уменьшается и вместе с тем уменьшается толща этой воды.

Всего за время дрейфа было взято тридцать восемь гидрологических станций, расположенных между Северным полюсом и параллелью 76° N. На наиболее северных станциях, взятых в центральной части Полярного бассейна, мощность прослойки атлантической воды с положительной температурой составляла около 500 метров, причем верхняя граница этой прослойки находилась на глубине 250, а нижняя — на глубине 750 метров. Максимальная температура воды на этих станциях была обнаружена на глубине 400 метров и составляла +0°,79. В более южных районах Полярного бассейна мощность слоя атлантической воды была больше, и на широте 83°,5 она составляла 600 метров. Вместе с тем увеличилась и температура этого слоя, которая на параллели 82° достигла +1°,71 (на глубине 300 метров).

Громадное значение для познания баланса полярных льдов и циркуляции поверхностных вод Полярного бассейна имеет изучение дрейфа станционной льдины, а также непосредственные наблюдения над движением воды с помощью измерителей течения. Положение льдины определялось частыми астрономическими наблюдениями, которых за все время было выполнено около ста пятидесяти. За двести семьдесят четыре дня льдина прошла 1134 морские мили по генеральному направлению на SSW. Приблизительно половина этого пути приходится на Полярный бассейн, другая половина — на Гренландское море.

Льдина передвигалась под влиянием двух сил — ветра и постоянного течения. Последнее, как показывает анализ дрейфа станции, имеет в Центральном Полярном бассейне к северу от Гренландского моря скорость в 1 морскую милю в сутки и направлено на юг. Очень интересно, что скорость постоянного течения, которым в Полярном бассейне увлекалась на юг станционная льдина, в точности совпадает со скоростью течения, которым увлекался «Фрам» во время третьего года его дрейфа (с конца ноября 1895 года до конца июня 1896 года), когда судно находилось к западу от меридиана 64° E.

До работ станции «Северный полюс» мнения относительно направления течения в Полярном бассейне к северу от Гренландского моря расходились. Так, шведский геофизик Сандстрем (1935) полагал, что в рассматриваемой части Полярного бассейна движение поверхностных вод направлено с востока на запад, тогда как немецкий географ Мекинг (1928) считал, что течение идет с севера на юг.

В начале зимы дрейфующая станция вышла из пределов Полярного бассейна и попала в Восточногренландское течение, которое является непосредственным продолжением течения Полярного бассейна.

Дрейф станции по Восточногренландскому течению представляет не меньший научный интерес, чем дрейф льдины в Полярном бассейне. Не говоря уже о том, что крайняя северная часть этого течения не посещалась ни одним судном[1], а потому оставалась совершенно не исследованной, громадное значение систематических гидрологических наблюдений, произведенных по всему протяжению Восточногренландского течения, станет ясным, если учесть, что это течение является практически единственной артерией, по которой происходит разгрузка Полярного бассейна от льдов, и что по этой же артерии вливаются в Атлантический океан громадные массы воды, выносящиеся сибирскими реками. В Восточногренландское течение в конечном итоге попадают льды, ежегодно образующиеся в Карском море, море Лаптевых и других очагах зарождения полярных льдов. Грубый подсчет показывает, что этим течением ежегодно выносится около 10 тысяч кубических километров льда. Очень удачным следует считать то обстоятельство, что станционная льдина проходила вдоль восточных берегов Гренландии в зимнее время. Дело в том, что все до сих пор сделанные наблюдения в северной части Восточногренландского течения относятся к летнему времени, зимний же режим оставался неизвестным. Теперь мы знаем, что этот режим заметно отличается от летнего, причем, в частности, зимой увеличивается скорость Восточногренландского течения.

Весьма ценные наблюдения были выполнены с помощью измерителей течения. Одновременно опускались в воду два таких прибора: один на глубину 300—400 метров, другой на глубину 10—50 метров. Таких серий было выполнено сорок. Наблюдения эти вскрывают много интересного в механизме воздействия ветра на лед и далее на верхний слой воды.

---

[1] Рекордной северной широты — 79° — достигло в этой области датское судно „Gustav Holm“ в 1933 г.

Так, например, оказалось, что после более или менее продолжительного воздействия ветра определенного направления на некоторой глубине возникают обратные течения. Они чаще всего наблюдались на глубине 50—75 метров, но в случаях продолжительных и быстрых дрейфов были отмечены и на глубине до 150 метров.

Нужно считать чрезвычайно отрадным то, что среди работников дрейфующей станции имелся гидробиолог (П. П. Ширшов). Его исследования дали результаты, для многих совершенно неожиданные. Оказалось, что даже в районе полюса арктические воды полны жизнью. В августе в верхних слоях воды наблюдалось необычайно бурное развитие микроскопических водорослей, происходило так называемое цветение растительного планктона. А этот планктон, как известно, является основой для существования животного мира моря. Весьма богатая фауна была констатирована в трехсотметровом промежуточном слое атлантической воды, где в большом количестве были обнаружены рачки и ракообразные черви. Даже с глубины 3 тысяч метров планктонная сеть приносила различных представителей зоопланктона. Интересно, что на самых северных станциях (89° и 87°30′ N) животный планктон отличался большим разнообразием.

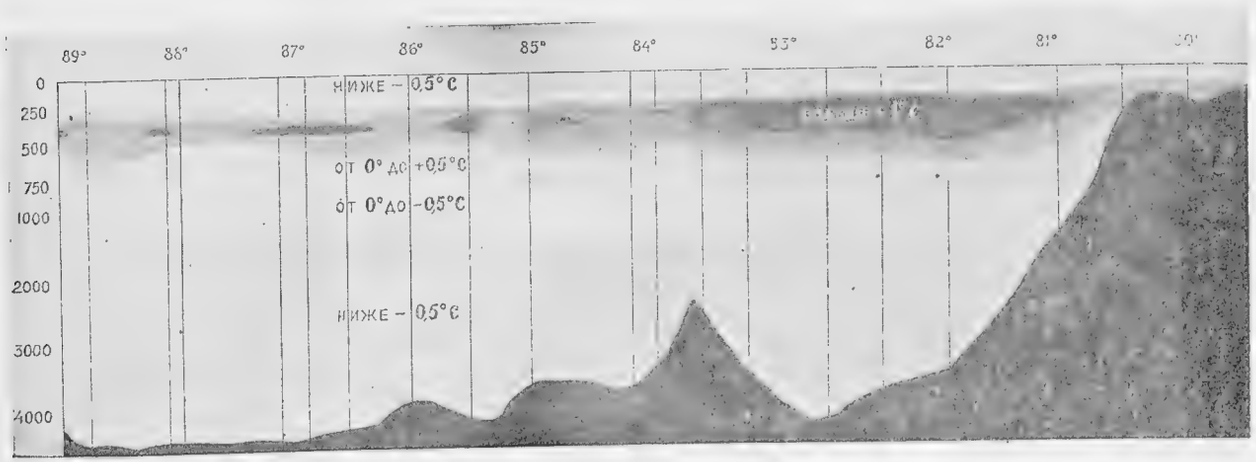
Дрейфующую полярную станцию, благодаря выполненным ею научным работам, следует признать самым значительным предприятием, осуществленным в XX веке в Арктике. Не подлежит сомнению, что замечательный опыт этой станции будет использован в будущем. И именно таким путем с Центральной Арктики будут сняты ее последние таинственные покровы.

Одним из стимулов, побуждавших человека заняться исследованием Центральной Арктики, была возникшая сейчас же по окончании первой мировой войны идея о трансарктических воздушных сообщениях между Европой и Америкой, причем в качестве транспортного средства выдвигался дирижабль.

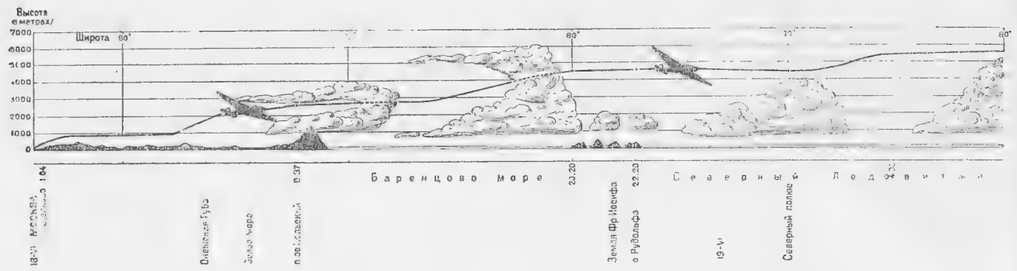
Почти одновременно с возникновением проекта дирижабельных трансарктических рейсов встал вопрос об использовании в целях северных воздушных сообщений между Европой и Северной Америкой также и самолета.

Когда в Советской Арктике работа по ее изучению и освоению достигла небывалого размаха и вместе с тем стала бурно развиваться полярная авиация, идея о трансарктических воздушных путях между Европой и Северной Америкой стала активно разрабатываться советской научной и технической мыслью. Подойдя к разрешению этой проблемы вплотную, СССР за чрезвычайно короткий промежуток времени — в три года — добился в данном направлении таких успехов, которые оставляют далеко позади все сделанное ранее в отношении трансарктических воздушных сообщений.

Первая попытка совершить беспосадочный перелет по трассе Москва—Северный полюс—Северная Америка была предпринята в июле 1935 года С. Леваневским. Когда самолет находился над Баренцовым морем, была обнаружена неисправность в подаче масла, что заставило Леваневского повернуть обратно. Эта первая неудача, однако, нисколько не охладила энтузиазма и энергии советских летчиков, продолжавших тщательно готовиться к дальнейшим перелетам. Выше мы писали о том, что весной 1936 года к товарищу Сталину с просьбой разрешить полет через полюс обратился В. П. Чкалов. Товарищ Сталин посоветовал тогда опробовать самолет на маршруте Москва—Камчатка. Полет по «Сталинскому маршруту» явился отличной «пробой сил» для нашей авиации.



Профиль дна океана и температуры воды на пути дрейфа станции „Северный полюс".



Профиль полета „NO-25" по маршруту Москва—Северный полюс—США 18—22 июля 1937 г.

Вдохновляемые вниманием партии и правительства и лично товарища Сталина, советские летчики совершили в 1937 году изумительные трансарктические перелеты.

Первый трансарктический перелет (на самолете «NO-25») был осуществлен выдающимися пилотами — Героями Советского Союза В. П. Чкаловым (первый пилот), Г. Ф. Байдуковым (второй пилот) и А. В. Беляковым (штурман и радист). Старт был дан в Москве рано утром 18 июня 1937 года. Пролетев через Кольский полуостров и Землю Франца-Иосифа, самолет утром 19 июня, то-есть через двадцать восемь часов после вылета из Москвы, находился над полюсом. Погода была ясная. Отсюда А. Беляков послал следующую радиограмму: «Все в порядке. Перелетели полюс. Попутный ветер. Льды — открытые белые ледяные поля с трещинами и разводьями. Настроение бодрое. Высота полета 4200 метров».

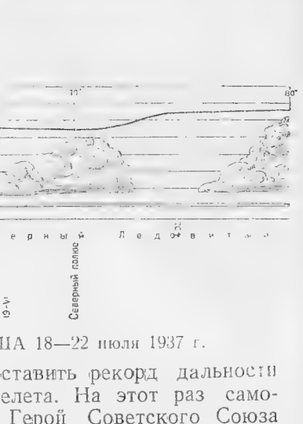
Оставив полюс позади, самолет взял курс на остров Патрика и пролетел над Землей Бэнкса. В штурманском бортовом журнале в это время записано: «Что такое земля Бэнкса? Безжизненный кусок коричневой земли, в канавках лежит снег, так что вид ячеечный; местами поля снега, береговые возвышенности».

У мыса Пирс Пойнт самолет вышел на канадское побережье, пролетел над Канадой, пересек Скалистые горы и в районе Кетчикана вышел на Тихоокеанское побережье. Следуя вдоль этого побережья, самолет 20 июня сделал посадку около Портланда (штат Вашингтон). Всего самолет пробыл в воздухе 63 часа 25 минут, покрыв расстояние свыше 10 тысяч километров. Большей частью самолет держался на высоте около 4 тысяч метров, иногда высота полета достигала 6 тысяч метров. Три раза он обледеневал.

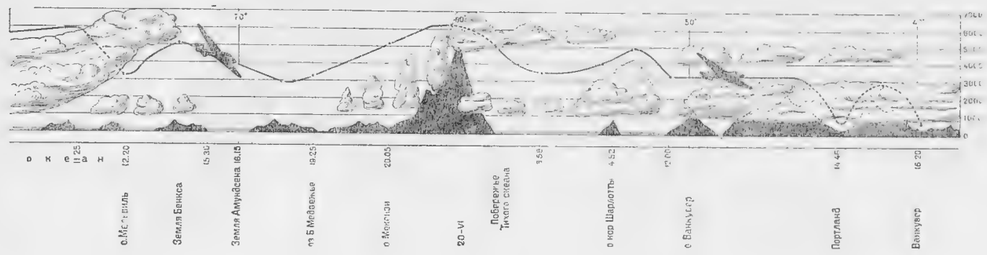
Не прошло и месяца после того, как Чкаловым был совершен удивительный перелет по трансарктической трассе в Америку, как в Москве стартовал другой самолет, тоже «NO-25», имевший задачей повторить перелет из Москвы через полюс в Северную Америку и вместе с тем поставить рекорд дальности беспосадочного перелета. На этот раз самолетом командовал Герой Советского Союза М. М. Громов, а спутниками его были второй пилот А. Б. Юмашев и штурман С. А. Данилин.

Самолет стартовал в Москве рано утром 12 июля и вскоре после полудня пролетел над Колгуевым. Дальше курс был взят на Новую Землю. «Ее стало видно за сотню километров, — пишет Громов. — Приблизившись к ней километров на пятьдесят, мы впервые увидели картину необычайной красоты и таинственности. Издали Новая Земля выглядела, как залитый солнцем южный берег Крыма». Вскоре самолет попал в циклон, и Землю Франца-Иосифа летчики не видели из-за густого облачного покрова. Показалось только несколько снежных вершин. Когда самолет, миновав Землю Франца-Иосифа, продолжал в слепом полете продвигаться на север, началось обледенение — на стеклах кабины появилась зловещая корочка льда. Громов стал быстро набирать высоту, и на высоте 4500 метров стекла снова стали прозрачными. Под самолетом лежал „белый пушистый облачный океан", наверху сверкало солнце.

13 июля, рано утром, самолет пролетел над полюсом. Штурман С. А. Данилин радировал: „Подошли к полюсу. Высота полета 2700 метров. Путевая скорость 160 километров в час. Температура воздуха минус 8 градусов. Самочувствие экипажа хорошее. Все в порядке».



Марка, выпущенная в ознаменование беспосадочного трансполярного перелета В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова и А. В. Белякова.



Вскоре после этого самолет окончательно вышел из циклонической области. «Мы летели в условиях прекрасной погоды, при ярком полярном солнце, — пишет М. М. Громов. — Изредка в разрывы облаков были видны льды, пересеченные трещинами. Картина была однообразная и величественная. Ледяная пустыня казалась необъятной». Наконец, показался Канадский арктический архипелаг: «Мы увидели на горизонте какие-то тени на облаках. Чем ближе мы к ним приближались, тем они были рельефнее. Неожиданно мы увидели скалы. Земля! Это был остров Патрика. Между островами и материком море было покрыто белыми как бы шершавыми льдами с изумрудными и синими пятнами. Солнце светило тускло. Облака время от времени нависали над нами. Все это придавало обстановке таинственный, гнетущий и вместе с тем величественный вид».

Марка, выпущенная в ознаменование беспосадочного трансполярного перелета М. М. Громова, А. Б. Юмашева и С. А. Данилина

Пролетев над островом Патрика и Землей Бэнкса, самолет Громова взял курс по 120-му меридиану, пролетел над Канадой и скалистыми горами, вышел на Тихоокеанское побережье около острова Ванкувер и снизился у Сан-Джасинто, несколько южнее Лос-Анжелоса.

Покрыв за 62 часа 17 минут расстояние, несколько превышающее 10 200 километров, Громов побил мировой рекорд дальности при беспосадочном перелете по прямой.

Постановлением правительства А. Б. Юмашеву и С. А. Данилину было присвоено звание Героя Советского Союза (М. М. Громов носил это звание еще до трансарктического перелета).

Ровно через месяц после того, как самолет Громова поднялся в Москве и взял курс на Северный полюс, с того же аэродрома стартовал другой самолет, также имевший целью перелететь через полюс в Северную Америку. На этот раз это был четырехмоторный самолет почтово-пассажирского типа «Н-209». Экипаж самолета, во главе которого находился С. А. Леваневский, состоял из шести человек. Полет протекал в очень тяжелых метеорологических условиях. 13 августа вскоре после полудня самолет прошел над Северным полюсом, а приблизительно через час с самолета было принято радио, в котором сообщалось, что один из моторов остановился. После этого связь с самолетом прекратилась. Не подлежит сомнению, что самолет Леваневского потерпел катастрофу, но как она произошла — осталось навеки тайной.

Поиски самолета Леваневского были организованы советским правительством в чрезвычайно широком масштабе. Они базировались на остров Рудольфа, Аляску, арктическое побережье Канады и на находившийся в море Бофора ледокол «Красин». Уже 25 августа в Москве стартовала эскадрилья из трех тяжелых самолетов под начальством М. И. Шевелева и при участии М. В. Водопьянова, В. С. Молокова и А. Д. Алексеева. Самолеты достигли острова Рудольфа 14 сентября. В этот же день из бухты Тихой прилетел на остров Рудольфа И. П. Мазурук, присоединившийся к экспедиции М. И. Шевелева. 20 сентября Мазурук совершил разведывательный полет до 84°37′ северной широты 7 октября с острова Рудольфа стартовал самолет «Н-170», пилотировавшийся М. В. Водопьяновым. Впервые в истории исследования Арктики самолет вылетел в глубь Арктики в условиях наступающей полярной ночи. «Полет был действительно серьезным и сложным, — рассказывает штурман самолета Герой Советского Союза И. Спирин. — Кругом

чернота ночи, за 20—50 шагов ничего не видно. Небо сливалось с землей, линии горизонта не видно».

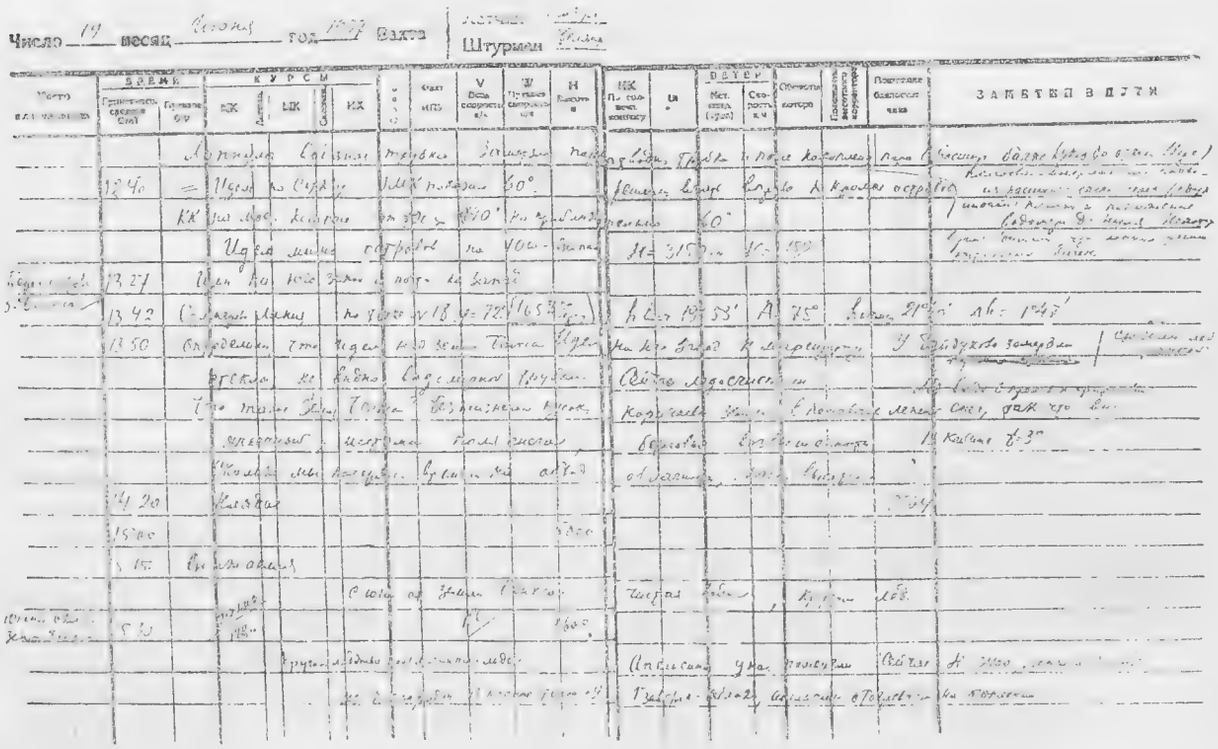
Курс был взят на Северный полюс. Сперва летели на высоте 1000—1500 метров, но затем густая облачность заставила самолет снизиться до 500, а на широте 88°15′ и до 100 метров. «Сумерки, видимость плохая, — описывает И. Спирин условия полета. — Временами густой туман. Внизу мелькает лед и вода. Сильный туман окончательно прижимает нас к земле. Мы переходим на бреющий полет. Высота порой доходит до 30 метров». В 8 часов 34 минуты утра самолет был над полюсом. Здесь условия облачности были лучше, и Водопьянов мог подняться на высоту 500 метров. Летчик пытался еще обследовать район по ту сторону полюса, но на параллели 88°30′ N густой туман заставил Водопьянова повернуть обратно. Самолет вышел к Белой Земле (в архипелаге Земли Франца-Иосифа) и вскоре затем, после десятичасового полета, снизился на ледяном куполе острова Рудольфа.

Для обеспечения полета Водопьянова должны были быть подготовлены запасные аэродромы, что и было поручено И. П. Мазуруку и А. Д. Алексееву. И. П. Мазурук снизился на ледяном куполе Земли Георга, на высоте 450 метров, самолет же А. Д. Алексеева, предполагавший сесть на купол острова Греэм-Белл, не мог оторваться из-за глубокого снега (самолет был установлен на колесах).

Так как самолеты отряда Водопьянова не были специально оборудованы для дальних ночных полетов, то этот отряд был отозван в Москву. Отряд вылетел с острова Рудольфа 26 октября и 30 ноября прибыл в Москву. И. П. Мазурук с самолетом «Н-169» остался на острове Рудольфа. На смену отряду Водопьянова на остров Рудольфа был отправлен новый отряд из четырех мощных самолетов под начальством Б. Г. Чухновского. В составе экспедиции были известные полярные летчики М. С. Бабушкин и Я. Д. Мошковский.

Самолеты отряда Чухновского стартовали в Москве 6 октября и после промежуточных посадок в Архангельске, Нарьян-Маре и на Новой Земле вылетели на Землю Франца-Иосифа. Самолеты Бабушкина и Мошковского вследствие неблагоприятных условий погоды совершили посадку не на острове Рудольфа, а на ледяном куполе острова Грили (25 октября). Самолет Чухновского также не мог сразу достигнуть острова Рудольфа и совершил промежуточную посадку в бухте Тихой. Только 19 ноября все корабли отряда Чухновского собрались на базе на острове Рудольфа.

В начале весны 1938 года Я. Д. Мошковский совершил на самолете «Н-212» полет на север по нулевому меридиану, причем немного не долетел до 86-й параллели. 4 апреля



Страница из бортжурнала самолета „NO-25“

Мошковский вылетел вторично и в 7 часов 20 минут находился над полюсом. Здесь на лед был сброшен вымпел СССР с пакетом, внутри которого находилась залитая сургучом бутылка с запиской, в которой были указаны дата, личный состав экипажа самолета и цель полета. От полюса самолет взял курс по нулевому меридиану и дошел до 88°40′ N, откуда полетел обратно к острову Рудольфа. Почти весь полет происходил в условиях прекрасной видимости.

Кроме тяжелых самолетов, находившихся на острове Рудольфа, для поисков Леваневского на Землю Франца-Иосифа были осенью доставлены на пароходе два самолета «П-5». Эти самолеты базировались на бухту Тихую и совершили весной 1938 года под управлением летчиков Б. В. Бицкого и Котова два полета в Центральный Полярный бассейн: один по меридиану острова Рудольфа до 86° N, другой по нулевому меридиану.

Эвакуация самолетов с Земли Франца-Иосифа на материк была произведена весной. Первым вылетел с острова Рудольфа тяжелый самолет под управлением летчика И. П. Мазурука. Самолет стартовал 17 марта и 3 апреля прилетел в Москву. В мае остров Рудольфа покинул тяжелый самолет «Н-212» под управлением Я. Д. Мошковского. На борту этого самолета находился Герой Советского Союза М. С. Бабушкин.

18 мая, при взлете с аэродрома в Архангельске, самолет «Н-212» потерпел аварию, упал в реку и затонул. Погибли М. С. Бабушкин и еще три члена экипажа самолета.

Поиски Леваневского со стороны Аляски протекали следующим образом. Уже 18 августа — через пять дней после приема последней радиограммы с самолета Леваневского — из Красноярска вылетел на Аляску двухмоторный самолет «Н-207» под управлением летчика Грацианского. Сделав промежуточные посадки в Крестах (на реке Пясине), бухте Кожевникова, бухте Тикси, бухте Амбарчик, на мысе Шмидта и в Уэлене, Грацианский 14 сентября достиг мыса Барроу. Базируясь на мыс Барроу и на находившийся в море Бофора ледокол «Красин», Грацианский совершил несколько полетов на север. 22 сентября он достиг 73°30′ N и 149°30′ W, 23 сентября — 74°30′ N и 149°20′ W, 5 октября — 75°30′ N и 148°30′ W. 18 ноября Грацианский покинул мыс Барроу и перелетел в бухту Провидения, где самолет был погружен на пароход.

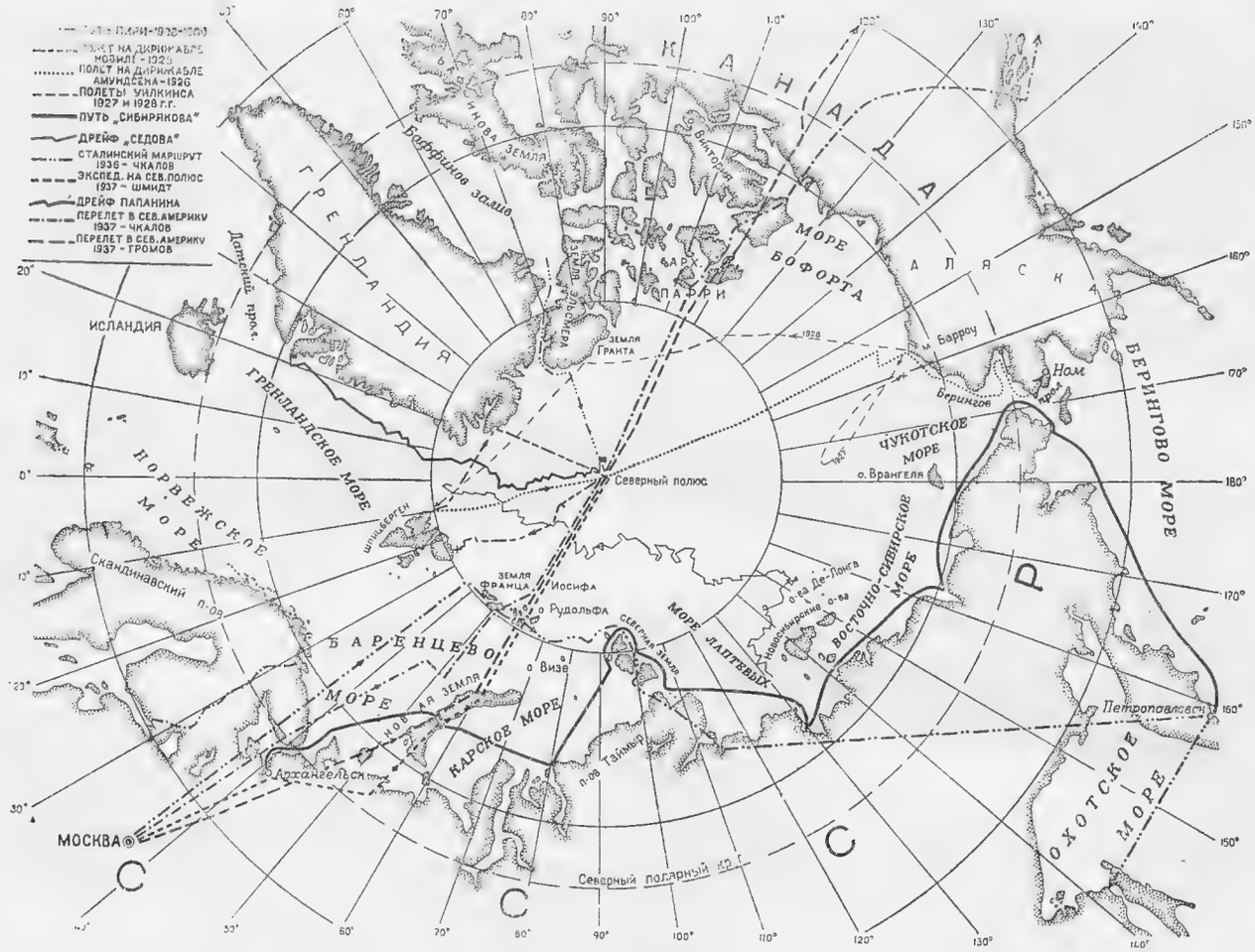
20 августа на мыс Барроу из Охотска прилетел двухмоторный самолет «Н-2» под управлением летчика Задкова. Этот самолет совершил несколько разведывательных полетов в южной части моря Бофора и 5 сентября снизился на ледяное поле около «Красина»,

Маршруты великих перелетов 1937 года:
1. Перелет С. Леваневского по маршруту Сан-Франциско—Москва.
2. Трансполярный перелет В. Чкалова.
3. Трансполярный перелет М. Громова.
4. Трансарктический перелет Л. Левченко.

который в это время находился на 72°27′ N и 147° W. Через три дня после этого, во время сжатия льдов, самолет «Н-2» был раздавлен.

В поисках Леваневского приняли участие также американские летчики, полеты которых финансировались советским правительством. Два самолета «Ферчайльд» и самолет «Ломхид-Электра», базировавшиеся на Фербенкс, совершили под управлением летчиков Армстеда, Стюарта и Кроссона полеты в северо-западном и северо-восточном направлении. Известный американский летчик Джемс Маттерн совершил в последней декаде августа на двухмоторном самолете «Локхид-Электра» два больших перелета: от Фербенкса по меридиану 148° W на север до 75-й параллели, затем по меридиану 150° W до берега материка и далее до мыса Барроу; от мыса Барроу на север до 74° N.

Энергичную поисковую работу выполнил известный полярный исследователь Губерт Уилкинс, в распоряжении которого находился приобретенный Главным управлением Северного морского пути гидросамолет «Консолидейтед» типа летающей лодки. Этот гидросамолет имел два мотора, и радиус действия его составлял 4 тысячи миль.



Важнейшие полеты и походы в Центральном Полярном бассейне.

Важнейшие полеты, выполненные Уилкинсом в целях поисков Леваневского, были:

1937	23.VIII	от устья р. Коппермайн	до 78°05′ N и 125°30′W
	24.VIII	„ „ „ „	„ 82°10′ N и 145°W
	28.VIII	„ „ „ „	„ 83°N′ и 148°W
		(с посадкой на острове Патрика)	
	7.IX	от о. Бартер [1]	до 85° N и 148°W
	18.IX	„ „ „	„ 86°10′ и 148°W
1938	16.I	из Аклавика [2]	„ 77°40′N и 137°30′W
	10.III	„ „	„ 81°15′N и 115°W
	14.II	„ „	„ 87°45′N и 105°W

Самолет Уилкинса пилотировался известным американским летчиком Кенион. Уилкинсу, как и другим летчикам, не удалось обнаружить следов самолета Леваневского, но его полеты дали весьма интересные сведения о ледовом режиме моря Бофора и прилегающей части Полярного бассейна. Во время осенних полетов Уилкинс выяснил, что на меридиане 148° W море Бофора было доступно для ледокола до 75-й параллели.

С аэронавигационной точки зрения особый интерес представляет полет, выполненный 16 января, то-есть в разгар полярной ночи.

После замечательных советских экспедиций в Центральную Арктику в район географического полюса на очередь дня был поставлен вопрос о проникновении в другую заповедную область Полярного бассейна — в район так называемого «полюса относительной недоступности».

Горячим поборником снаряжения воздушной экспедиции в эту еще не посещавшуюся человеком арктическую область выступил известный полярный летчик Иван Иванович Черевичный. Несколько раз во время своих ледовых разведок Черевичный почти достигал окраин неизученной области. В частности, в июле 1940 года он достиг к северо-востоку от Новосибирских островов широты 82° N (на меридиане 170° E). Интересно, что в этом районе сплоченность льда составляла только семь баллов. Много разводьев встречалось между параллелями 80 и 82° N, где среднее количество льда оценивалось в восемь баллов.

[1] Северный берег Аляски.

[2] Устье р. Мекензи.

Весной 1941 года, по почину Арктического института, для исследования района «полюса недоступности» был избран новый метод временных посадок самолета на лед. Для этого был использован четырехмоторный самолет «СССР Н-169», на котором в 1937 году И. П. Мазурук летал на полюс. Этому самолету надлежало выполнить весеннюю ледовую разведку на трассе Северного морского пути, после чего он должен был совершить с базы на острове Врангеля несколько полетов в глубь Полярного бассейна и на подходящих льдинах снизиться для производства со льда научных наблюдений. Командиром самолета был назначен летчик И. И. Черевичный. Кроме того, в экспедиции участвовали еще шесть человек летного состава и научные работники М. Е. Острекин (астроном-магнитолог) и Н. Т. Черниговский (гидролог-метеоролог).

Самолет вылетел из Москвы 9 марта 1941 года и, пролетев по всей трассе Северного морского пути по маршруту Архангельск—Амдерма—мыс Желания—остров Рудольфа—мыс Молотова—мыс Челюскина—мыс Косистый — остров Котельный, 20 марта прибыл в бухту Роджерс на острове Врангеля.

В течение апреля с острова Врангеля было совершено три полета на север в неизведанную область Полярного бассейна. Посадки были сделаны в следующих пунктах: 3 апреля — в 81°27′ N и 178° E, 13 апреля — в 78°26′ N и 176°10′ E, 23 апреля — в 80°00′ N и 170 W. В каждом месте посадки самолет оставался несколько дней, в течение которых производились научные наблюдения. Всего экспедиция пробыла на дрейфующих льдах 15 дней.

Выполненные в местах посадки самолета измерения глубины моря дали наибольшую глубину 3370 метров (в третьем лагере) и наименьшую 1856 метров (во втором лагере). Эти результаты оказались весьма неожиданными, так как после промера с помощью эхолота, выполненного Г. Уилкинсом в 1928 году в точке 77°46′ N, 175° W (то-есть в непосредственной близости к району работ самолета Черевичного) и давшего глубину 5440 метров, предполагалось, что именно к северу и северо-востоку от острова Врангеля расположена наиболее глубокая впадина Полярного бассейна. После работ экспедиции у Черевичного возникают сомнения в достоверности измеренной Уилкинсом глубины.

Ледяной покров в районе посадок самолета «СССР Н-169» представлял собой в основном поля многолетнего льда, причем типичный арктический пак занимал не менее 75% видимой поверхности моря. Граница арктического пака (то-есть линия, ограничивающая область, где количество пака превышает 50%) располагалась к северу от острова Врангеля, примерно по 76-й параллели. Толщина льда, на который садился самолет, колебалась от 154 до 210 сантиметров.

Глубоководные гидрологические наблюдения показали, что в районе работ экспедиции на «СССР Н-169», как и в области дрейфа «Фрама», «Седова» и станции «Северный полюс», имеется прослойка относительно теплых атлантических вод, средняя температура которой, однако, несколько ниже, чем на западе. Температура холодных вод, располагающихся под атлантическими водами, оказалась в районе работ «СССР Н-169», наоборот, несколько выше. Течение в верхних слоях было направлено на запад и имело на поверхности скорость в 0,5 мили в сутки, а на глубине 2 метров — скорость в 2,4 мили в сутки.

Весьма интересные результаты дали также выполненные в местах посадки самолета геомагнитные, метеорологические и актинометрические наблюдения.

Экспедиция на самолете „Н-169“ в район „полюса относительной недоступности“. Командир самолета—летчик И. И. Черевичный (слева) и штурман В. И. Аккуратов.

Границы области недоступности { к 1800 году; к 1925 году; » 1875; » 1941 »

Сокращение „области относительной недоступности" на протяжении XIX и XX столетий.

Полеты «Н-169» были оценены печатью как сочетание математической точности навигационного самолетовождения и мастерства посадок на лед.

В первых числах мая самолет «СССР Н-169» совершил полет в Анадырь, а 5 мая стартовал в бухте Роджерс в обратный путь, который пролегал через остров Котельный, мыс Челюскина, мыс Стерлегова, мыс Желания, Маточкин Шар, Амдерму и Архангельск. 11 мая самолет прибыл в Москву. Обратный путь, во время которого была выполнена вторичная ледовая разведка, протекал в малоблагоприятных условиях погоды, и, по словам участников экспедиции, отдельные участки обратного пути были успешно преодолены лишь благодаря исключительному мастерству командира корабля И. И. Черевичного.

Экспедиция на самолете «СССР Н-169» в 1941 году вполне оправдала новый метод исследования Центрального Полярного бассейна. Вполне справедливо следующее сужде-

ние, имеющееся в отчете экспедиции на самолете «Н-169»: «Не отказываясь от изучения Центрального Полярного бассейна методом несвободного дрейфа (по типу станции «Северный полюс» или «Фрама»), следует основным методом будущих исследований Центрального Полярного бассейна считать метод, примененный экспедицией на самолете «СССР Н-169». Этот новый способ исследования Центральной Арктики является более активным в отношении выбора пунктов исследования, более простым в смысле подготовки и организации станции на дрейфующих льдах и, наконец, гораздо более дешевым».

Завоевание советскими летчиками Северного полюса, трансарктические перелеты Чкалова и Громова, героическая работа по поискам Леваневского и полеты Черевичного в район «полюса относительной недоступности» явились подлинным триумфом советской авиации. Значение этих перелетов далеко превышает один лишь показ высокой авиационной техники, искусства и героизма летчиков в нашей стране. В 1932 году плавание «Сибирякова» положило начало освоению великого морского пути Арктики, в 1937 году перелеты «NO-25» положили начало освоению великого воздушного пути Арктики. Так советские люди под руководством коммунистической партии и ее гениального вождя И. В. Сталина шаг за шагом покоряют силы Арктики, заставляя их служить на благо человечества.

Советская наука закрепила за собой безусловный приоритет в исследовании арктической зоны. Все, что делалось на протяжении последних десятилетий в этом направлении зарубежными учеными, не может итти ни в какое сравнение с планомерной и последовательной работой нашей страны. Только в конце второй мировой войны все более активный интерес к Арктике стали проявлять военные круги США и Англии. Этот интерес отнюдь не обусловлен научными соображениями, тягой к новым открытиям, стремлением внести новый вклад в исследования Севера. Само за себя говорит уж то, что многочисленные экспедиции в приполярные районы снаряжают не ученые, а военное ведомство и руководят ими известные генералы. Американские монополии, банкиры Уолл-Стрита и послушная им империалистическая военщина стремятся превратить Арктику в плацдарм будущей войны за мировое господство США.

Экспедиция на самолете „Н-169" в районе „полюса относительной недоступности". Магнитные наблюдения.

За годы советской власти в нашей стране, ведомой великим Сталиным, произошли величественные преобразования. Страна наша стала могущественной державой, оплотом передовой науки и цивилизации. Труд наших полярников, осваивающих Северный морской путь и просторы Крайнего Севера, входит составной частью в общий труд всего советского народа, самоотверженно работающего над осуществлением ленинско-сталинского плана строительства коммунизма в нашей стране.

ЛИТЕРАТУРА

Водопьянов М. В., К сердцу Арктики, Л., 1939.

«Доклады Академии наук СССР», 1938, т. XIX, № 8.

Кренкель Э. Т., Четыре товарища, М., 1940.

Мошковский Я. Д., Записки пилота, М., 1938.

Папанин И. Д., Жизнь на льдине, М., 1938, 2-е издание, М., 1940.

Спирин И. Т., Исторический рейс, Л., 1939.

Сталинский маршрут продолжен (трансарктический перелет Чкалова), М., 1937.

Труды дрейфующей станции «Северный полюс», т. I, 1940; т. II, 1945.

Экспедиция на самолете «СССР-Н-169» в район «полюса недоступности». Научные результаты. М.—Л., 1946.

Черниговский Н. Т., У полюса недоступности. «Природа» № 5, 1943.

Чкалов В., Наш трансполярный рейс, М., 1938.

Amundsen R. Gjennem luften til 88° nord. Oslo, 1925.

Amundsen R. and Ellsworth L., First Crossing of the Polar Sea, Now York, 1927. Русский перевод обеих книг содержится в томе IV собрания сочинений Р. Амундсена, появившемся в Издательстве Главсевморпути (Л., 1936).

«Arktic», журнал, издававшийся в 1928—1931 годах обществом «Аэроарктик» под редакцией Нансена (четыре номера в году), Gotha.

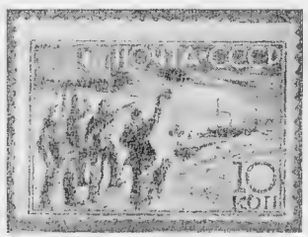
Byrd, R. E., Skyward, New York, 1928.

Die Vorbereitungen und wissenschaftlichen Ergebnisse der Polarexpedition der „Italia". Ergänzungsheft № 205 zu Petermanns Mitteilungen, 1929.

Kohl-Larsen L., Die Arktisfahrt des „Graf Zeppelin", Berlin, 1931.

Navigator's Log Book. Airplane № 25. Moscow and Leningrad, 1939. Штурманский бортовой журнал самолета „N-25".

Peary R. The North Pole, London, 1910. Сокращенный русский перевод появился в Издательстве Главсевморпути: Р. Пири, Северный полюс, Л., 1935.



Марка, выпущенная в ознаменование окончания экспедиции „Северный полюс".

УКАЗАТЕЛЬ

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ НАЗВАНИЯ

Авачинский залив 65, 66, 339
Австрийский пролив 122, 188
Адвент-бэй 91, 173
Агнесса, о. 155
Адмиралтейства, п-ов 34, 107, 115, 134, 135, 140
Айон, о. 208, 235, 246, 256, 257, 259, 323
Айсфьорд 86, 90, 92, 93
Аклавик 394
Актиния б. 194
Алазея, р. 54, 57, 77, 255, 256, 316, 335, 337
Алдан 318
Александровск на Мурмане 151, 154, 198, 199, 269, 336
Александры Земля 166, 168, 169, 184
Алексеева, о. 164
Альберта-Эдуарда, о. 372
Альджер, о. 173, 177, 178, 179, 187
Альфреда Гармсуорта, о. 187
Аляска 201, 208, 220, 221, 222, 224, 227, 234, 255, 257, 259, 299, 302, 303, 336, 337, 345, 347, 365, 366, 367, 389, 391, 392
Амбарчик 235, 260, 320, 339, 340, 341, 391
Амгуема, р. 336
Амдерма 331, 341, 343, 373, 376, 393, 391
Американская гора 243
Амстердам, о. 80
Амстердам, г. 27, 32, 35, 36
Анабара, р. 56, 70, 71, 268, 278, 279
Анабарская губа 268, 278, 280
Анадырь, р. 55, 56, 62, 77, 199, 208, 246, 248, 337, 341, 342, 343, 344, 394
Анадырский зал. 56, 222
Ангара, р. 50
Андреева Земля 201, 248, 249, 255, 295, 337
Андрея, о-в 281, 286
Анисий, м. 327
Арктического института, о. 159
Архангельская губа 105, 107, 111, 115, 140
Архангельск 9, 13, 42, 47, 48, 49, 65, 66, 68, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 91, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 104, 107, 117, 137, 138, 154, 155, 156, 159, 160, 162, 167, 172, 174, 179, 182, 186, 188, 203 212, 259, 282, 288, 289, 291, 304, 306, 311, 312, 313, 314, 315, 318, 320, 322, 335, 337, 341, 343, 344, 371, 372, 373, 377, 379, 390, 391, 393, 394, 397
Астрономический, м. 281
Атлантический океан 6, 18, 19, 27, 126, 137, 151, 192, 193, 196, 201, 203, 204, 210, 237, 245, 257, 277, 305, 306, 316, 318, 320, 349, 377, 386
Аук, м. 182
Аян 337
Бабушкина, зал. 339
Байдарацкая губа 155
Байдукова, о. 340
Баренца, о-ва 105, 111, 119
Баренцбург 91, 92, 93, 141, 169, 262
Баренцово море 6, 8, 9, 17, 22, 26, 31, 35, 41, 44, 79, 94, 103, 107, 109, 111, 116, 119, 120, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 134, 135, 149, 151, 174, 180, 217, 236, 287, 288, 307, 312, 320, 328, 339, 349, 387
Баркин стан, м. 240, 265, 329
Барроу, м. 222, 227, 254, 391
Бартер, о. 392
Баффинов. зал. 220, 221, 222
Беверлизунд 92
Бегичева, о. 72, 278, 279, 285, 318
Безымянная губа 111, 112
Белая Земля, о-ва 172, 173, 390
Белл, о. 167, 184, 185, 187
Беллзунд 80, 87, 91
Белое море 6, 7, 8, 9, 11, 13, 22, 24, 77, 86, 95, 137, 142, 159, 188, 289, 293, 304, 312, 323, 336, 338
Белужья губа 95
Белушья губа 95, 106, 111, 114, 115
Белый, о. (Шпицберген) 332, 333
Белый, о. (Ямал) 36, 41, 67, 68, 143, 147, 151, 156, 194, 324, 341, 348
Бельковский, о. 251, 263, 267, 271, 272, 276, 284, 295, 322
Беломорканал 312
Белякова, о. 340, 342
Беннетта о. 199, 200, 201, 240, 259, 264, 269, 271, 272, 273, 274, 283
Берлин 372
Берга, м. 200
Бережных, м. 227
Березов 39, 43, 68, 69
Беринга, о. 66, 248
Берингов пролив 56, 60, 61, 62, 63, 65, 77, 88, 89, 108, 136, 192, 195, 197, 198, 199, 204, 220, 221, 222, 223, 225, 226, 227, 229, 230, 232, 234, 235, 236, 244, 249, 250, 256, 257, 259, 269, 283, 284, 288, 291, 292, 293, 296, 297, 305, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 323, 335, 338, 340, 341, 343, 367, 369
Берингово море 223, 244
Берри, гора 225
Берха, о. 100, 107
Биллингса, м. 226, 318, 319, 335, 337, 339
Бискайская, б. 80
Биармия 7
Благовещенский, м. 283
Благовещенский прол. 240, 258, 272

Благополучия, зал. 112, 113, 162
Блисс, о. 173
Блоссом, м. 228, 230, 329
Блудная, р. 72
Больванский Нос 99, 115, 329
Большевик, о. 214, 215, 216, 290, 321, 322
Большой Анюй 252
Большой Баранов мыс, 77, 224, 250, 251, 252, 259
Большой Камень (гора) 22
Большой, о. 63, 159
Большеземельская тундра 114
Большерецк 62
Большой Заячий, о. 104, 105
Большой Ляховский, о. 195, 198, 260, 261, 262, 264, 266, 267, 268, 271, 275, 276, 291, 305, 315, 319
Боневи, о. 164
Боран-Белькой 242
Борхая, губа 75
Борхая, м. 75, 76, 283, 320, 329
Бофора, море 226, 377, 389, 391, 392, 394
Брайс, о. 173
Братаны, о-ва 100
Бремен 80
Бремергафен 119, 120
Британский канал 168, 174, 179, 180, 187, 188
Британские, о-ва 4
Бритвин, м. 125
Бророк, м. 187
Бруснева, о. 291
Брюзевиц, острова, 162
Брюса, о. 166
Брюсель 24
Бугрино, стан. 117
Булкур 242
Булун 75, 242, 243, 268, 315, 335, 337, 341, 343
Бунге Земля 265, 267, 271
Быковская протока 70, 74, 194, 277
Быковский, м. 75, 76, 316
Быковский, п-ов 277
Бэнкса Земля 388, 389
Бырранга, хребет 203

Вавчуга 81
Вадсе 366, 368
Вайгач, о. 10, 22, 23, 24, 25, 26, 32, 33, 48, 49, 60, 94, 97, 104, 114, 115, 116, 143, 154, 157, 164, 329, 337
Вайгача, м. 321
Вайда-губа 232
Ванкарема, р. 224, 225
Ванкарем, м. 299, 302
Ванкувер, о. 358, 389
Варде 11, 23, 79, 125, 147, 168, 204, 354
Варзуга 6, 11, 13
Валькаркай 235, 260
Варнека, б. 115, 116, 322, 339
Варсина, р. 20
Васильевский, о. 76, 198, 265, 267, 277
Вейзель, о. 108
Великий Устюг 56, 248
Веркон, р. 249, 254
Верхнеколымск 241, 250, 343
Верхоянск 276
Верхняя Тунгуска, р. 50, 51
Верхотурье 39, 44
Визе, о. 35, 36, 151, 157, 158, 159, 161, 162, 164, 211, 216
Визе, м. 216
Виктория, о. 130, 341
Виктории королевы море 168
Вильда, м. 154, 155, 202, 203, 209
Вилькицкого Бориса, прол. 45, 160, 163, 164, 201, 202, 203, 216, 285, 289, 290, 306, 313, 314, 315, 318, 320, 321, 322, 325, 327, 329, 331, 338, 340
Вилькицкого, о. (Карское море) 145
Вилькицкого, о. (Восточносибирское море) 199, 201, 240, 258
Бильчека Земля 172, 173
Вильчека, гора 106
Вильчека, о. 120, 124
Вильяма, о. 100
Вилюй, р. 50, 51
Висби 2, 9
Вирго, б. 80, 331, 333
Витим, р. 316
Витней, б. 112
Владивосток 132, 197, 198, 199, 200, 201, 208, 228, 229, 231, 232, 233, 259, 283, 288, 291, 294, 299, 303, 304, 305, 313, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 323, 329, 335, 336,
Волхов, р. 7
Вознесенье-Вохма, с. 368
Вологда 10, 36, 374, 376
Воронина, о. 157, 162, 211
Воронова, о. 116
Восточногренландское течение 159, 245, 380, 383, 386
Восточносибирское море, 195, 224, 226, 234, 246, 248, 251, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 264, 266, 295, 305, 328, 331
Восточный, м. 73, 195
Врангеля, о. 108, 199, 201, 211, 220, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 244, 253, 254, 255, 258, 294, 296, 304, 329, 335, 337, 339, 341, 343, 393
Вреде, м. 371
Высокий, м. 266, 272, 273
Выходной, м. 113

Гавайские, о-ва 220, 224
Гаваи, м. 224
Гангут 59
Гамбургская, б. 24, 80, 132
Гафнера фьорд 203, 206
Гельсингфорс, г. 193
Генриетта, о. 201, 239, 240, 259, 260, 282, 283
Гейберга, о. 216, 329
Георга Земля 166, 169, 390
Герасимова гора 216, 217
Геральд, о. 223, 224, 225, 226, 227, 231, 232, 233, 234, 237, 244, 258
Геркулеса, о. 108
Гетео, о. 60
Гетеборг 194
Гижига, р. 55
Глазго 288
Гогланд, о. 133
Гольфстрим 126, 144, 349
Гольчиха 203, 270
Голомянный, о. 217
Горбовы, о-ва 100
Горелая, губа 316
Горло Белого моря 7, 8
Готланд, о. 9
Гохштетера, о-ва 135
Гранта Земля 162, 363, 364
Гранта, м. 184
Гренландия 7, 8, 19, 28, 79, 101, 113, 162, 163, 236, 237, 244, 245, 265, 282, 328, 342, 345, 347, 361, 363, 380, 382, 383, 384, 385, 386
Гренландское море 36, 37, 128, 141, 160, 161, 183, 243, 244, 322, 328, 331, 361, 378, 380, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388
Греэм-Белл, о. 161, 162, 173, 373, 390
Грибовая, губа 106
Грили, о. 390
Гринвич 157, 175, 206, 232, 328, 364
Гриннеля Земля 244
Гринхарбур 86
Грумант 28, 79, 81, 82, 83, 86, 92
Гуз-Айлэнд 341
Гукера, о. 166, 178, 179, 182, 186
Гусиная, б. 117, 118

Гусиная Земля 104, 106, 115
Гусиный Нос 97
Гыданский, зал. 155, 156

Датский, о. 80
Датский, прол. 383
Двинский, зал. 11
Двина, р. 7, 18, 21, 38, 40, 59, 81
Дежнев, м. 56, 195, 201, 208, 221, 230, 250, 256, 292, 297, 336, 343
Де Лонга 240, 259, 260, 282
Джексона, о. 170
Джекмана, о. 164
Джиллеса Земля 133, 161, 367, 369
Дженретлен, м. 235, 292
Дика, б. 206, 207, 280
Диксона, о. 43, 70, 134, 143, 146, 149, 154, 155, 156, 158, 163, 164, 193, 194, 203, 205, 208, 209, 269, 289, 306, 307, 312, 313, 315, 316, 320, 322, 324, 325, 328, 330, 331, 337, 338, 341, 342, 346, 348, 374
Диомида, о-ва 56, 62, 63, 220, 221, 222, 232, 297
Длинный, о. 211
Долгий, о. 22, 26, 49, 68
Домашний, о. 158, 159, 160, 163, 211, 212, 215, 216, 217, 289, 325, 372
Доброй Надежды, м., 7, 33, 197
Дровяной, м. 95, 156, 164
Дудинка 203, 268, 270, 312, 313
Дудыпта 74
Дурково, стан. 268

Евы, о. 172
Евалив, о. 172
Екатерининская гавань 126, 127
Енисей 26, 39, 40, 42, 43, 47, 48, 49, 50, 52, 54, 56, 59, 68, 69, 70, 73, 98, 109, 132, 137, 142, 144, 145, 146, 147, 151, 154, 193, 194, 204, 268, 308, 310, 311, 312, 313, 326
Енисейск 44, 49, 51, 52
Енисейский зал. 43, 49, 69, 70, 142, 145, 146, 149, 156, 164, 203, 270
Ефремов камень 203
Ерри, м. 253

Жаннетта, о. 201, 239, 240, 259, 283
Желания, м. 28, 35, 49, 99, 100, 107, 110, 111, 112, 113, 115, 116, 134, 135, 140, 141, 156, 192, 240, 312, 324, 366, 372, 373, 374, 393, 397
Жиганск 340
Жохова, о. 201, 240, 258, 259, 283

Зашиверск 248
Зверево, зим. 49
Зеленая, р. 40, 41, 42
Зеленецкая, губа 128
Зеленый, м. 17

Игарка 43, 145, 311, 312, 313, 322, 337, 342
Идерма 51
Идлидля, о. 244, 292
Ижма, р. 15
«Известия ЦИК», о-ва 164, 168, 169
Икигур, м. 292
Илим, р. 51, 52
Илимский, острог 52
Индига, р. 138, 143
Индигирка, р. 22, 50, 52, 54, 55, 57, 58, 61, 76, 77, 246, 248, 252, 255, 256, 264, 265, 266, 318, 319, 320, 321, 322, 324, 342
Иностранцева, зал. 111
Инцова, м. 197
Иокогама 293
Ир-Кайпио (см. Шмидта, м.)
Иркутск 288, 335, 341
Исаченко, о. 157, 162, 211
Исландия 4, 7, 8, 22, 159, 244, 331, 384, 386, 389

Казань 341
Казачье 268, 272, 275, 276, 335, 337
Калинина, зал. 215
Кама, р. 7, 44
Каменка, губа 98
Каменная тундра 253
Канада 304, 348, 388, 389
Канадский арх. 236, 371, 388
Каменный, м. 251, 264
Камчатка, р. 62
Камчатка 56, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 75, 77, 88, 220, 248, 337, 338, 387
Камчатское, море 64
Канин, п-ов (Канин нос) 5, 22, 43, 116
Кара, р. 26, 41, 67, 68, 164
Кариландия 7
Карла-Александра Земля 180
Карла короля, о. 370
Карский, зал. 14
Карские Ворота 23, 97, 98, 113, 115, 138, 143, 147, 149, 151, 155, 164, 329
Карское море 22, 23, 25, 26, 33, 35, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 66, 67, 68, 70, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 109, 128, 137, 138, 142, 143, 144, 145, 146, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 190, 192, 193, 194, 199, 200, 201, 205, 211, 217, 269, 289, 294, 304, 306, 308, 310, 311, 312, 314, 315, 318, 320, 324, 325, 328, 329, 344, 346, 347, 384
Каяк, о. 66
Квебек 304
Квинсей 23
Кевос, о. 340
Кеврола 13
Кекурский, м. 232
Кемь 114
Кеппена Павла, губа 274, 283
Кеть, р. 50
Кетчикан 388
Кибера, м. 254
Кигилях, м. 286
Кильдин, о. 12, 30
Кильский канал 136
Кингсбей 84, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370
Кирова, о-ва 160, 162, 164
Киренск 291, 340
Кларенс, порт 201
Клерк, р. 224
Клементса Маркама, о-ва 317
Кламбай 37, 88, 89
Книповича, б. 164
Коал-бэй 91, 92
Кожевникова, б. 322, 341, 391
Кола, р. 11, 12, 13, 15, 22, 24, 32, 79, 88, 96
Колгуев, о. 20, 31, 35, 43, 94, 116, 117, 118, 145, 372, 388
Колин Арчера, б. 203, 269
Колумбия, м. 363, 364
Колыма, р. 50, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 62, 75, 77, 208, 232, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 256, 260, 261, 264, 275, 291, 304, 305, 308, 311, 316, 317, 318, 319, 320, 325, 342
Колымский, зал. 249
Кольвилль, р. 227
Кольский, зал. 22, 24, 81, 127
Кольский, п-ов 6, 9, 12, 13, 35, 388
Колючин, о. 250, 254, 292, 296
Колючинская губа 195, 201, 235, 236, 244, 250, 255, 317, 335
Командорские о-ва 337
Комсомолец, о. 215, 280, 289
«Комсомольской Правды», о-ва 160, 199, 280, 282, 286, 304, 306, 313, 315
Копенгаген 294

Коппермайн, р. 392
Косистый, м., 392
Костин Шар 25, 96, 101, 105, 112, 114
Коса двух пилотов 329
Кострома 10
Котельный, о. 58, 198, 240, 250, 258, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 276, 277, 282, 326, 327, 328, 330, 342, 348, 350, 354, 356, 357, 393, 394
Котуй, р. 280
Коцебу, зал. 221, 222, 223
Красивый, зал. 113
Красино, стан. 115
Краснофлотские, о-ва 215, 216, 219
Красной Армии, прол. 215, 290
Красноярск 47, 203, 209, 312, 337, 339, 340, 341, 342, 343, 391
Крайний, м. 70
Креста, зал. 257, 341
Крестовая губа 28, 40, 105, 107, 111, 112, 114, 135, 336
Крестовая, р. 251, 267
Крестовый, о. 25
Крестовский, о. 198, 253, 319
Крестовые, о-ва 25, 28, 100, 103, 104
Крестовая долина 107
Кресты 391
Крестяцкая, протока 72
Кропоткина, барьер 200
Кронштадт 65, 99, 100, 132, 135, 137, 148, 221, 383
Кроутера, м. 182
Кроссфиорд 87
Крузенштерна, о. 221
Крузенштерна, о-ва 159, 232
Крушения, м. 100, 107
Кубаары 244
Кузькин, о. 145, 146
Кулой, р. 15
Купа, р. 51
Курджигин, р. 251
Курейка 146
Курильские, о-ва 65, 66
Кута, р. 51, 52
Кюегельхая 243

Лабрадор 389
Лаврентия, б. 229, 244, 250, 335, 336, 338
Лаврентия, о. 62
Лагерный, м. 115
Ладожское, оз. 9
Лангр, о. 340
Лапландия, 12, 16
Лаптева Дмитрия, пр. 76, 195, 199, 208, 262, 263, 285, 295, 305, 306, 315, 322
Лаптева Харитона, берег 295
Лаптева, м. 270
Лаптевых море 45, 47, 48, 56, 72, 76, 141, 150, 159, 160, 163, 194, 198, 199, 226, 243, 258, 259, 261, 262, 275, 277, 278, 282, 283, 284, 285, 286, 289, 290, 295, 306, 313, 314, 316, 320, 321, 322, 325, 328, 330, 342, 350, 352, 354, 362, 386
Леди Франклин, зал., 345, 363
Ледяная Гавань 23, 30, 31, 32, 68, 164
Ледяной, м. (Аляска) 220, 221, 222, 234
Ледяной, м. (Новая Земля) 25, 30
Лена, р. 48, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 65, 70, 71, 72, 74, 75, 77, 138, 149, 176, 194, 195, 197, 198, 204, 239, 240, 242, 243, 245, 248, 249, 251, 256, 261, 265, 266, 268, 277, 278, 290, 291, 304, 306, 308, 311, 312, 313, 315, 316, 318, 319, 320, 329, 335, 337, 338, 339, 341
Ленинград (Петербург) 59, 62, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 75, 77, 93, 108, 132, 133, 139, 144, 146, 147, 151, 152, 198, 221, 250, 251, 254, 256, 261, 265, 268, 269, 288, 289, 294, 299, 312, 313, 324, 366, 372, 386
Лескина, м. 164
Либавский, порт 90
Лив, о. 172
Линкольна море 162
Лисберн, м. 234
Литвинова, м. 161
Литке, зал. 106, 115
Литке, о. 135
Литке, м. 102, 109, 336
Личутин, о. 100
Лонга, прол. 223, 224, 228, 229, 230, 234, 305
Лопатка, м. 62
Лос-Анжелос 340, 389
Любек, г. 9
Лунхубуй, р. 279
Ляховские, о-ва 276, 335, 337

Магдалены, б. 80, 82, 84
Мак-Кинлея, форт 173
Мак-Клинтока, о. 187
Малая Чукочья, р. 252
Малыгина маяк 68
Малыгина, прол. 68, 156
Малые Кармакулы 49, 104, 105, 106, 112, 113, 114, 125, 149
Малый, о. 159
Малый Анюй 252
Малый Брун 85
Малый Дномид 63, 159, 221
Малый Ляховский, о. 198, 261, 262, 266, 268, 271, 286, 319
Малый Таймыр 199, 200, 204, 206, 218, 282
Малый Баранов Камень 252
Мальмус (Кола) 12
Мангазейское море 44
Мангазея Старая 35, 43
Мангазея 39, 40, 41, 42, 43, 44, 51, 52, 74
Маре-Сале 164, 337
Маркама, прол. 188
Марково, с. 341
Массали, г. 4
Массивный, м. 215, 216
Матвеева, о. 44, 68
Матисена, прол. 164, 194, 203, 205, 348
Маточкин Шар 36, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 105, 106, 107, 108, 112, 113, 114, 115, 126, 140, 143, 151, 164, 167, 289, 294, 311, 324, 325, 373, 374, 394
Махоткина, о. 164
Машигина, губа 96, 111
Медвежий, зал. 106
Медвежий, м. (Новая Земля) 110
Медвежий, м. (о. Котельный) 271, 272
Медвежий, м. (устье Колымы) 235, 260, 265, 291, 305, 315
Медвежий, о. 27, 28, 32, 79, 84, 190, 258, 371
Медвежьи, о-ва 195, 198, 199, 246, 247, 248, 249, 251, 252, 253, 255, 259, 291, 305, 337
Медвежья банка 27
Мединский заворот 36
Междушарский, о. 31, 96
Мезенский, зал. 15
Мезень, р. 13, 37, 40, 47, 48, 86, 142
Мекензи, р. 222, 392
Мелкая губа 101, 102, 126
Мельвилля, зал. 236
Меркурнев, о. 76
Меркушина Стрелка 261, 264, 319
Местный (Мясной), о. 26, 68
Мечигменская губа 250
Микулкин, о. 37
Миддендорфа, зал. 203, 269, 312, 324
Мишина шхеры 70, 108, 145, 164, 269, 312 324, 346
Михайлова, м. 159, 312
Михайлова, п-ов 164
Михайлов стан 272
Могильный, м. 280, 281
Могур-урях, р. 267, 268
Мод, гавань 205, 207, 208
Молотова, м. 161, 212, 217, 218, 219, 282, 326, 327, 393

Мона, о-ва 347
Морды, р. 40
Мостах, о. 286
Москва 10, 11, 14, 21, 34, 37, 39, 43, 44, 52, 53, 248, 299, 303, 307, 318, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 354, 357, 377, 379, 387, 388, 389, 390, 391, 393, 394, 397
Мука, р. 51
Мурман (Мурманский берег) 6, 11, 12, 13, 20, 24, 32, 126, 127, 128, 158, 182, 339
Мурманск 13, 92, 93, 128, 138, 140, 141, 189, 233, 293, 294, 304, 307, 310, 312, 318, 319, 320, 322, 323, 329, 332, 361, 383, 385
Мурманский Нос 20
Муррей, м. 179
Мутная, р. 40, 42
Мэри Гармсуорт, м. 184

Надежды, о. 79, 84, 108, 370
Нансена, о. 269, 270
Нансена порог 361
Нарзомское море 40
Нарамзей, м. 48, 49
Нарьян Мар 342, 373, 374, 390
Нарым 39
Нассау, м. 25, 97, 98, 135
Незнаемый, зал. 106, 107
Неймайера, прол. 180, 181
Ненокса 11
Нерпалах, лагуна 271, 272, 273
Нерпичий, м. 258
Нерпичья губа 271, 272, 273
Неупокоева, зал. 111, 217, 218
Неупокоева, м. 160, 211, 216, 219
Нехватова, губа 110
Нижнекамчатск 62
Нижнеколымск 55, 77, 208, 246, 248, 250, 251, 252, 254, 267, 334
Нижняя Тунгуска 50, 51
Николаевск на Амуре 320, 349
Никула, р. 56
Ниль, м. 139, 166, 186
Новая Земля 16, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 41, 48, 49, 50, 60, 80, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 123, 125, 126, 129, 134, 135, 138, 139, 140, 143, 146, 149, 151, 155, 157, 161, 165, 167, 179, 182, 192, 200, 291, 324, 328, 336, 372, 388
Новая Колумбия 224
Новая Сибирь, о. 199, 240, 250, 251, 252, 258, 263, 264, 265, 266, 267, 272, 273, 295
Новгород 9, 10
Новопашенного, о. 201
Новосибирские, о-ва 53, 108, 150, 196, 198, 199, 200, 201, 239, 240, 244, 245, 246, 250, 258, 259, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 274, 275, 276, 277, 282, 288, 290, 295, 305, 306, 320, 326, 342, 345, 346, 348, 350, 354, 392
Новосибирск 341
Новый Олесунд 365
Новый Порт 164, 312, 313
Ногаево 337, 343
Ном 201, 208, 229, 231, 257, 302, 303, 340, 367
Нордвик 72, 199, 278, 279, 280, 281, 306, 313, 314, 315, 316, 318, 329, 332, 337
Норденшельда архипелаг 160, 164, 202, 205, 208, 270, 321, 325, 347, 348
Нордкап (Шпицберген) 20, 160, 365, 368
Нордкапское течение 126
Нордкин 6
Нордбрук 166, 167, 172, 187
Норильск 279, 312, 313
Ньютона гора 91
Ньюфаундленд 19
Ньюкастль 133, 134
Обдорск 39, 68, 69, 142, 143, 145
Обская губа 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 65, 67, 68, 69, 94, 142, 145, 155, 156, 164, 312
Обь 14, 15, 18, 22, 24, 26, 30, 36, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 49, 50, 59, 60, 61, 66, 67, 68, 69, 94, 132, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 308, 310, 311, 312, 313, 314
Обский, зал. 156
Оймекон 55
Озерное 113
Октябрьской революции, о. 215, 219
Олекминск 341
Оленекский, зал. 280
Оленек, р. 52, 53, 56, 70, 71, 72, 243, 267, 268, 277, 278, 286, 322, 324, 344
Олений, о. 155, 346
Олесунд 333
Оловяный, м. 159, 160, 164, 212, 215, 216, 217
Омманей, о. 176
Омолоева губа 57
Омолой, р. 53, 57
Омск 340, 341
Омуляхская губа 256
Онега 7, 11, 289
Онежское, оз. 9
Онман, м. 195, 292, 302
Оранские, о-ва 25, 28, 32
Орлец 10
Оскара короля Земля 186
Оскара, п-ов 202
Осло 366
Осохотская протока 240
Охота, р. 50, 55
Охотск 55, 62, 65, 246, 250, 299, 391
Охотское море 52, 69, 261, 304, 316, 318, 337, 338, 339, 341

Пакса, п-ов 279
Панамский кан. 299
Панкратьевский, п-ов 107, 109, 112
Панча-Яга 40
Парижской Коммуны, п-ов 314
Патрика, о. 388, 389
Пахтусова, о-ва 115, 129
Певек 235, 260, 308, 320
Пелыма, р. 15
Пенжина, р. 55
Пенжинская губа 339
Песцовый, м. 264
Песчаный, м. 286
Петермана Земля 121, 174, 176, 186
Петра, о-ва 194, 198, 208, 280, 281
Петропавловск на Камчатке 220, 229, 231, 293, 299, 305, 318, 321, 337, 338, 339
Петуховский Шар 114, 115
Печенга 12
Печорский край 13, 16, 22, 24, 35
Печора, р. 7, 9, 14, 15, 22, 24, 26, 39, 40, 41, 65, 66, 67, 99, 114, 116, 142, 143
Печорское море 31, 138, 140
Пинегина, о. 25
Пионер, б. 319
Пионер, о. 214, 215
Пирс Пойнт, м. 388
Питлекай 195
Пловер Земля 223
Полынья, б. 312
Полярный бассейн (см. Северный Ледовитый океан)
Поморская губа 106, 108, 223
Поморье 9, 10, 11, 15, 39, 42, 43, 100
Попова-Чукчина, о. 109
Портланд 388
Посадное зимовье 264
Преображения, о. 72, 194, 199, 278, 286
Приметный, м. 209
Принца Эдуарда, о-ва 304

Принца Уэльского, м. 63, 220, 226
Провидения, б. 201, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 259, 288, 289, 305, 319, 323, 329, 336, 391
Прокофьева банка 97
Прокофьев, м. 105
Прончищева зимовье 267
Прончищевой, б. 160, 199, 281, 286, 313, 322
Пулхем 366
Пурнаволок 13
Пустозеро 41, 42, 43
Пустозерск 13, 15, 37, 40, 43, 47, 48, 49, 68, 99
Пуховой, зал. 106, 111, 125
Пясина, р. 43, 48, 56, 65, 70, 71, 73, 74, 164, 209, 279, 312, 314, 391
Пясинский, зал. 312
Пятигор, о. 84
Пяти Пальцев, м. 112

Ратманова, о. 221, 232
Раутан, о. 317
Раучуа 235, 257
Решетникова, р. 271
Ригсдаген, м. 385
Рингнеса, о-ва 347
Робесона, канал 365
Роджерс, б. 225, 229, 230, 232, 233, 234, 335, 393, 394, 397
Рудольфа, о. 122, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 187, 188, 189, 190, 191, 328, 341, 360, 363, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 389, 390, 391, 393, 395
Русанова, зал. 111
Русаново, стан. 115
Рубини Рок скала 187
Русская Гавань 111, 112, 113, 115, 129, 140, 157, 161
Русский, о-в 164, 306, 321
Русское Устье 76, 264, 265, 335, 337
Рында 182
Рынбовка 87
Рябой, м. 266

Савина губа 98
Савина, р. 105, 106
Сагастырь, о. 149, 243, 267, 277, 286
Садовского, б. 140
Салехард 156
Самуила, о-ва 71, 72, 199, 201
Сан-Джасинто 389
Сангар-хая 291, 316
Санга-юрях, р. 268, 275
Санникова Земля 196, 265, 267, 268, 269, 271, 274, 282, 289, 342, 354
Санникова прол. 240, 268, 284, 285, 286, 295, 319, 321
Сан-Франциско 236, 244, 340, 391
Сахалин 339
Свальбард (см. Шпицберген)
Свердловск 341
Свердлова, м. 219
Свердрупа, о. 155, 289, 346
Святого Ильи гора 78
Святого Диомида, о. 76
Святого Лаврентия, зал. 26
Святой Нос (море Лаптевых) 6, 59, 60, 76, 246, 261, 262, 268, 271
Святой Нос Тиманский 138
Святой Нос (Мурман) 24
Северная Гавань 84
Северная Двина 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 18, 21, 24, 41, 66, 81, 89
Северная Земля 35, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 165, 192, 200, 201, 203, 204, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 282, 289, 290, 294, 320, 324, 326, 327, 338, 339, 341, 342, 367, 372
Сев. Сульменева губа 134
Сев. Гусиный Нос 112
Северный, м. 220
Северный, о. 215
«Северный полюс», станция 322, 330, 374, 377, 383, 384, 385, 387, 393, 395
Северный Ледовитый океан 5, 6, 15, 25, 26, 33, 36, 48, 50, 52, 53, 56, 58, 60, 63, 64, 65, 70, 77, 78, 88, 89, 119, 128, 129, 132, 133, 136, 137, 151, 159, 160, 162, 165, 169, 173, 190, 197, 204, 245, 250, 257, 258, 264, 282, 287, 293, 318, 322, 328, 331, 335, 342, 343, 345, 346, 349, 350, 352, 356, 357, 360, 361, 364, 365, 366, 373, 375, 376, 377, 378, 380, 385, 386, 392, 393, 394, 395
Северо-Восточная Земля 92, 365
Северо-Восточные, о-ва 70
Северо-Западный проход 18, 34, 42, 126, 204, 208, 220, 222, 293, 306
Северо-Восточный, м. 68, 346
Седова, зал. 111
Сексурдах, м. 267
Семеновский, о. 198, 240, 265, 267, 277
Семь островов 160, 328, 332
Сердце-Камень, м. 208, 226, 234, 236, 257, 297, 335
Серп и Молот, м. 213, 214
Серебрянка, губа 96
Се-Яга, р. 40
Сиаттль 257, 340
Сибирякова, о. 146
Сидорова, о. 158, 159
Симса, зал. 45, 46, 47, 48, 194, 281, 282
Сизой, о. 278
Скандинавия 5, 146, 358
Скалистые горы 388
Скотт-Гансена о-ва 154, 155, 156, 205, 312, 347
Смеренбург, г. 80, 81, 83
Смита, прол. 236
Собачья, р. 52
Советская, вершина 225
Сого, зал. 291
Сого, р. 317
Соликамск 39, 44
Соловецкие, о-ва 49, 127
Соломбала 9, 100
Сомнительная, б. 230
Сонклар, ледник 121
Сорока 142
Спидилл, м. 34
Спорый Наволок 49
Среднеколымск 208, 254, 256, 335
Стадухинская протока 55
Сталина, зал. 214
Становой Шарок 118
Старокадомского, о. 206, 219, 282
Стерлегова, м. 69, 70, 160, 164, 209, 270, 312, 325, 341, 342, 346, 394
Стодольского, п-ов 98
Столбовой, м. 113, 177
Столбовой, о. 58, 198, 263, 265, 266, 271, 284
Стрижева о. 271
Строганова губа 26, 114
Стурфьорд 91, 92
Сургут 39
Сухарное 251, 253
Сухой Нос 25, 36
Сухона, р. 14
Суэцкий кан. 136, 196

Тавда, р. 15
Тагаревы-Харад 44
Таз, р. 26, 39, 40, 41, 42, 45, 69
Тазовская губа 26, 35, 41, 42, 44, 60
Таймыра, р. 73, 74, 164, 270, 342
Таймыр, о. 26, 47, 73, 164, 194, 198, 203, 270, 324, 347, 350
Таймырский, зал. 164

Таймырский, п-ов 26, 47, 48, 65, 70, 71, 72, 73, 74, 149, 194, 197, 198, 199, 201, 202, 206, 207, 208, 211, 280, 281, 286, 290, 313, 337, 348, 372
Таймырский, прол. 269, 348
Таймырское озеро 72, 73, 74
Тара, р. 39
Тара, г. 39
Тартария 26, 48
Тегеттгоф, м. 121, 172, 173
Тельмана фиорд 216, 217
Теллер 367
Темп, б. 276
Теплиц, б. 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 187, 374
Терезы Клавенес, фиорд 280, 281, 282
Терский берег 9
Тикиген Земля 247, 250
Тикси, б. 198, 259, 272, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 282, 283, 284, 285, 286, 290, 291, 305, 306, 312, 313, 314, 315, 316, 319, 320, 322, 325, 329, 335, 337, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 354, 393
Тилло, о-ва 349
Тиманский берег 26
Титея, р. 51
Тихая, б. 157, 179, 180, 182, 186, 187, 188, 189, 190, 322, 328, 372, 373, 374, 389, 390, 391, 392
Тихий океан 18, 22, 55, 56, 60, 64, 65, 66, 67, 126, 132, 137, 151, 158, 192, 193, 195, 196, 201, 203, 204, 210, 220, 221, 223, 231, 234, 248, 257, 259, 269, 277, 305, 308, 315, 316, 318, 320, 340
Тобольск 23, 35, 39, 43, 44, 54, 60, 65, 68, 69, 263
Тобол, р. 39
Тома, о. 186
Томаса, м. 224
Толля, зал. 164
Тоян-Ары, д. 277
Трейренберг, б. 90
Тромсе 93, 134, 194, 371
Троньем 79
Туле 4, 5
Туматская протока 240
Тура, р. 44
Туруханск 35, 40, 42, 70, 74, 342
Тысяча островов 85
Тыртова, о. 164
Тэйшет 317
Тюленья, б. 95, 96
Тюмень 15, 39

Угра, р. 15,
Удд, о. 340, 341
Уединения, о. 35, 36, 108, 148, 154, 155, 159, 160, 161, 163, 164, 294, 295
Уральские горы 13, 14, 15, 39, 44
Урассалах 267, 268
Усть-Белый 341
Усть-Енисейский порт 164, 203, 311, 312, 313
Усть-Камчатск 337, 338
Усть-Кутский, острог, 52
Усть-Кут 317, 341
Усть-Ленский порт 278
Усть-Янск 261, 263, 265, 266, 267, 269, 271, 272, 274
Устюг 10, 14
Ушакова, о. 35, 158, 160, 161, 162
Уэлен, м. 228, 318, 335, 339, 340, 341, 342, 344, 391
Уэлен, с. 231, 235, 296, 302
Уэльс-бей 91
Уэнрайт, м. 222
Уяндина, р. 54

Фаддея, б. 194, 207
Фаддеевский, о. 240, 258, 263, 265, 266, 267, 271, 272, 273, 277, 283
Фаддея, зал. 45, 194, 199, 281, 282
Фаддея, м. 45, 46, 72, 74, 207
Фаддея, о-в 45, 46, 47, 48, 70, 71
Фербенкс 337, 340, 391
Фигурина, о. 266, 271
Финмаркен 8
Финский, зал. 7, 383
Флигели, м. 121, 350
Флиссингенский, м. 110
Флора, м. 135, 166, 167, 168, 169, 172, 174, 176, 178, 179, 182, 183, 184, 185, 186, 331
Фойн, о. 138, 369
Фоки, б. 109, 110
Фомы, м. 224, 253
Фомин, о. 74
Фрама, прол. 269
Франца-Иосифа Земля 36, 37, 109, 111, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 130, 133, 134, 138, 139, 152, 154, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 200, 322, 328, 331, 332, 333, 336, 338, 339, 341, 350, 352, 373, 377, 388, 390, 391
Фридрихсгафен 372

Хабарово 350
Хабаровск 299, 339, 340
Хараулах 75
Харитона Лаптева берег 109, 162, 163, 164
Харловка 339
Харриса Земля 366
Хатангское зимовье 73
Хатанга, р. 43, 48, 56, 65, 73, 74, 268, 270, 278, 279, 280, 337
Хатангский, зал. 71, 72, 73, 198, 268, 278, 279, 308, 315, 320, 321, 322
Хатангское 268, 280
Хаюдейя 115
Хельтедаль, о. 111
Хершель, о. 227
Холмогоры 7, 9, 10, 21, 22, 24, 48, 55, 81, 376
Хологаланд 6, 11
Холла, о-в 121, 172, 188
Хоп, м. 226
Хоризунд 84, 90, 91
Хрома, р. 77, 261
Хромская, губа 57, 256, 315

Цивольки, зал. 111
Цыльма, р. 15
Цветкова, м. 280
Цусима 197

Чаплина, м. 232
Чаунская, губа 55, 248, 256, 284, 304, 317, 318, 319, 320
Чекина, зал. 106
Челюскина, м. 45, 48, 74, 149, 154, 158, 160, 163, 164, 194, 195, 196, 198, 199, 200, 201, 202, 205, 206, 207, 216, 269, 270, 280, 281, 282, 287, 306, 313, 314, 320, 321, 323, 326, 327, 341, 348, 393, 391
Чендон, р. 53
Черная, губа 112, 114, 115
Черный, м. 125
Чернышева, гора 91
Четырехстолбовой, о. 198, 235, 251, 259, 260, 305
Чешская, губа 138
Чиракина, р. 99
Чкалова, о. 342
Чокурдах 328
Чона, р. 51
Чукотский, п-ов 77, 189, 199, 232, 233, 235, 244, 246, 247, 280, 281, 288, 289, 291, 292, 305, 316, 319, 320, 343, 344
Чукотский Нос 56, 247, 248
Чукотский, м. 250
Чукотское море 198, 199, 201, 206, 220, 222, 223, 224, 225, 226, 228, 232, 233, 234, 235, 289, 290, 296, 297, 299, 305, 328, 336

Чукотское побережье 198, 208, 220, 224, 225, 226, 230, 232, 236, 246, 249, 250, 251, 253, 257, 291, 304, 316, 317, 318, 319, 320, 342
Чукочья, р. 256
Чурка, р. 51

Шалаурова м. 249, 285, 341
Шалаурова, о. 253, 296
Шараповы Кошки 49
Шелагский м. 55, 56, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 296, 305, 335, 341, 391
Шенкурский уезд 114
Шеридан, м. 363
Шмидта, м. 195, 198, 199, 208, 220, 224, 226, 230, 233, 234, 235, 246, 253, 254, 291, 305, 317, 318, 319, 320, 329, 335, 336, 337, 338, 341, 343, 345
Шмидта, о. 161, 199, 212, 215, 219, 289
Шокальского, прол. 159, 163, 164, 165, 212, 215, 216, 289, 294
Шокальского, о. 145, 155, 312
Шпицберген 8, 16, 27, 32, 33, 35, 36, 37, 49, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 97, 108, 114, 119, 133, 134, 138, 139, 141, 153, 160, 173, 183, 190, 192, 200, 232, 236, 244, 245, 264, 268, 312, 328, 331, 332, 333, 337, 345, 349, 351, 361, 364, 365, 366, 367, 368, 370, 371, 372, 373, 385
Штеллинга, м. 154
Щучья, р. 41

Эдж, о. 82, 85, 86
Эдьмвуд, пос. 167
Эмма, м. 240, 271, 273
Этерикан, прол. 319

Югорская Земля 14, 15, 39
Югорский Шар (урочище) 40
Югорский Шар 22, 23, 26, 33, 37, 43, 44, 48, 67, 68, 97, 115, 137, 143, 146, 150, 151, 155, 162, 164, 167, 194, 204, 205, 269, 307, 312, 346, 374
Югра 9, 14, 15
Южный, м. 85
Юлианехоб 244, 245
Юрунг-Тумус 278, 279, 318
Юрибей, р. 156

Явай, п-ов 69, 155
Якан, м. 198, 228, 230, 253, 254, 255
Якутск 52, 53, 54, 55, 56, 65, 72, 75, 76, 195, 243, 254, 256, 261, 262, 263, 271, 277, 291, 316, 335, 340, 341
Ямалский волок 41, 44
Ямал, п-ов 40, 41, 49, 66, 67, 68, 142, 143, 146, 151, 153, 157, 164
Яна, р. 52, 53, 54, 57, 58, 77, 243, 248, 251, 255, 261, 264, 266, 267, 268, 276, 316, 318, 320, 321
Ян-Майен, о. 383

ЛИЧНЫЕ ИМЕНА

Абакунович А. 14
Абруццкий 173, 174, 175, 176, 178
Авгевич В. И. 276
Авриль Ф. 246
Адамс М. И. 277
Айдиерви 125
Аккуратов В. И. 219, 326, 328, 329, 330, 331, 342, 376, 393
Александрова В. Д. 115
Алексей (индеец) 242
Алексеев А. Д. 160, 164, 216, 275, 276, 313, 324, 325, 342, 354, 355, 374, 376, 377, 389, 390, 393
Алексеев М. П. 16, 22, 113, 114
Алексеев Н. Н. 164
Алексеев Ф. 55
Аленин В. Т. (Ермак) 39
Алессандрини 368
Алферов В. С. 356
Альбанов В. И. 121, 151, 152, 153, 154, 168, 182, 183, 184, 185, 186, 191
Альмквист Э. 193, 195
Амблер 240, 243
Аменев П. 57
Амосовы В. и К. 84
Армстронг 133
Амундсен Р. 42, 72, 108, 126, 154, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 257, 259, 288, 350, 364, 365, 366, 367, 371, 398
Андерсон А. 227
Андреев А. 307
Андреев И. 217
Андреев А. И. 78
Андреев С. 247, 248, 249, 251
Андриссон К. 30, 31
Андрэ С. 178, 268, 331, 332, 333, 336
Анжу П. 251, 252, 255, 264, 265, 266, 267, 277
Анигин 244
Анисимов С. 200
Антипин Г. А. 87
Анучин Д. Н. 364
Ануфриев И. П. 182
Анциферов И. П. 164
Апраксин Ф. М. 59, 61
Арбенев Н. 198, 210
Армистед 391
Армитедж 169
Аргольд Э. 200, 202, 210
Архиреев 184
Асямов 328
Атласов В. 56

Бабушкин М. С. 138, 160, 295, 296, 303, 304, 336, 344, 370, 371, 376, 377, 390, 391
Бадигин К. С. 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 362
Баженин Н. 81
Байдуков Г. Ф. 339, 340, 344, 388
Баклунд О. А. 106
Бакстром 83
Баранов Ф. Ф. 280
Баренц В. 18, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 38, 39, 49, 96, 97, 116
Бармин 94, 95
Баррингтон 37
Барсуков Б. Д. 383
Бартлетт (кочегар) 243
Бартлетт Р. 227, 228, 229, 232, 235, 244, 363
Башмаков П. 102, 118
Баффин 18
Бахов И. 248
Бахрушин С. В. 16, 53, 56
Бегичев Н. А. 68, 70, 203, 209, 272, 278, 279
Бегуонек 367, 368
Бекасов Н. М. 356
Бекетов П. 52
Бекусов 93
Белоусов М. П. 141, 323, 326, 360, 362
Беллингсгаузен Ф. Ф. 221
Беляков А. В. 339, 340, 341, 344, 388
Беляна И. 57
Бельков 263, 264, 279
Бенар Ш. 107, 110

Беннетт Г. 236
Беннетт Ф. 365
Бентсен 173
Берг Л. С. 55, 58, 59, 78, 88
Бережной 252
Бережных И. А. 117, 236
Березкин Вл. А. 162
Березкин Вс. А. 158, 162
Берекхет 253
Беринг В. 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 71, 75, 78
Берри 225, 226, 244
Берх В. Н. 34, 235, 248, 260
Бессуднов С. 329
Бибиков А. 39
Биллингс И. 224, 248, 249, 250, 253
Бирилев 133, 136, 139
Биркин И. 312
Бицкий Б. В. 391
Бичи Ф. 222
Блессинг Г. 348
Блэкджэк А. 229
Бове Дж. 193, 195
Богатырев 291
Богораз В. Г. 41, 46, 58
Бойд 242
Болдуин Э. 173, 176, 177, 178
Бордюг Л. И. 256
Бориндо Ю. А. 235
Борисов А. А. 106, 118
Борланд 336, 337
Борро С. 15, 16, 22, 24, 116
Боруп 363
Босман К. 33
Бочек А. П. 319, 320
Брагин П. 53
Бракме 151
Брандт 98
Брейтфус Л. Л. 126, 204
Бритнев 132
Брусилов Г. Л. 151, 152, 154, 165, 182, 183, 186, 196, 226
Бруснев М. И. 271, 272
Брюзевиц 195
Брюнель О. 24, 25
Брюс Я. 68
Буза Е. 53, 57
Буйницкий В. Х. 352, 354, 356, 357, 358, 360, 361, 362, 364
Булдаков Т. 57
Бунге А. 243, 267, 268, 277
Бурке А. К. 312
Бурков В. 88
Буторин Д. П. 356
Бутурлин С. А. 117, 118
Бухтеев А. 112
Буцинский С. Н. 52, 58
Бьервиг 173
Бьеркан Х. 104, 113
Бьюкен 192
Бьяджи 368
Бэр К. 74, 101
Бэрд Р. 365, 398
Бэш 227
Бютнер Г. П. 320, 321
Бялыницкий-Бируля А. А. 269, 270, 272

Вагин М. 261, 262
Вагнер Н. П. 127
Вальтер Г. 269, 271
Варакин 167
Вардропер Д. 155
Варнек А. И. 142
Варнефрид П. 6
Варфоломеев Л. П. 10
Васильев А. С. 91, 93
Васильев М. 52
Васильев Г. В. 219
Васильев М. Н. 193, 221, 222
Васко де Гама 17
Вахтин В. 78
Вейпрехт К. 37, 119, 200
Вегенер А. 113
Велькен К. 113
Вердеревский В. В. 344
Верховский В. П. 197, 319
Веригин Ф. 86
Виггинс И. 144, 145, 146, 151, 308, 310
Визе В. Ю. 58, 82, 110, 111, 138, 157, 158, 163, 182, 191, 260, 282, 289, 291, 305, 307, 330
Вилегин И. 246
Виллоуби Х. 18, 19, 20, 21, 22, 23, 116
Вильери 368
Вилькицкий А. И. 101, 112, 142, 145, 197, 199
Вилькицкий Б. А. 158, 199, 200, 201, 203, 204, 206, 207, 210, 211, 212, 214, 288
Вильсон 244
Вильчек 105
Вильчинский В. И. 256
Винков 24
Вистинг О. 204, 205, 206, 207, 208, 257, 258, 259, 366
Витзен Н. 16, 35, 36, 37, 38, 48, 53
Виттенбург П. В. 91
Витте С. Ю. 133, 134, 156
Власов Г. П. 383
Власова В. Ф. 233, 234
Водопьянов М. В. 303, 304, 337, 341, 242, 373, 374, 375, 389, 390, 396
Воеводин Н. Н. 41
Воейков А. И. 119
Воепта 99
Волков 374
Воллосович К. А. 255, 271, 275, 316
Волосюк 190
Волынский А. А. 335
Воробьев С. 280
Воробьев В. И. 112, 164
Воронин В. И. 120, 157, 186, 241, 289, 290, 294, 295, 296, 297, 299, 303, 356
Воронин Л. 249
Воронин Ф. 125
Воронцов 81
Ворошилов К. Е. 140, 293, 299, 302, 304, 307,
Востротин С. В. 35
Врангель Ф. П. 74, 224, 247, 249, 251, 252, 253, 254, 255, 260, 266, 287
Вуд Дж. 34, 36
Вылка Т. 107, 115
Вылка Ф. 114
Вятка Я. 57

Гагарин М. П. 246
Гаккель Я. Я. 285, 321
Гакон 8, 9
Галышев В. Л. 336, 337
Галкин И. 52
Гаманков Е. И. 356, 360, 362
Ганс Г. 113
Гансен 206, 207, 208
Гардинер 32
Гаркин Е. А. 278, 279
Гатта Делла 371
Гвоздарев И. 86, 87
Гвоздев М. 62
Геденштром М. Ф. 250, 251, 262, 263, 264, 265
Гельвальд Ф. 19, 27, 38, 346
Гемскерк, ван 27, 32, 79
Генс Я. 63
Герасимов Д. 18
Герберштейн С. 18
Герц 242
Гетман И. И. 356
Гилев 250

Гильбо 371
Гильденштендт И. А. 96
Гильдер У. 225, 245, 250
Гильом 336
Гмелин И. 66, 71
Годунов П. И. (воевода) 44, 45
Голенищев-Кутузов Г. Л. 220
Голицын Б. 106, 118
Головин Н. 77
Головин П. (наместник) 48, 52, 54
Головин П. Г. 325, 342, 354, 377
Головцын 94
Голубев 216
Гомоюнов К. А. 156, 163
Горбунов Г. П. 111, 159, 162, 352
Гордон В. 41, 116
Горелой А. 57
Горький А. М. 304
Горохов (каюр) 276
Горохов В. 201, 272, 273
Грацианский 391
Грили А. 176, 244, 345, 346, 363
Гриневецкий Л. Ф. 105, 118
Громов М. М. 341, 388, 389, 395, 398
Громов Л. В. 225, 234
Губин 95
Гудсон Г. 33, 34, 89, 363
Гудсэл 363
Гузмао Бартоломео 331
Гукер И. 166
Гутман К. М. 33
Гущин П. А. 280
Грюнфельдт 257

Давыдов Б. В. 229, 230, 231, 235
Даль О. 257
Даль Х. 148
Дальфонс 325
Данилин С. А. 388
Данилов Б. И. 164, 165, 215, 236
Дауркин Н. 247, 250
Дворяшин И. 115
Дежнев С. 55, 56, 57, 60, 61, 195, 222, 250
Делиль Г. 60
Делла Гатта 373
Де Лонг 176, 224, 226, 236, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 245, 264, 265, 272, 283
Дементьев А. 261
Демме Н. П. 190, 215, 216
Дененхоуер 243, 244
Дерюгин К. М. 111, 121, 127, 131
Де-Фер 27, 28, 29, 30, 31, 32, 38
Дзердзиевский Б. Л. 374
Джекмен Чарлз 23, 24, 116
Джексон Ф. 167, 168, 169, 172, 178, 182, 187
Дженкинсон А. 23, 39, 116
Джергели 268, 269
Джонсон Р. 22
Дзаппи 368, 369, 370
Диксон О. 146, 193
Дмитриев 155
Дитмар Блефкен 22
Дитриксон Л. 364, 373
Добротворская М. 117
Добротворский 310
Дове 126
Долгоруков И. А. 69
Долгих Б. О. 47
Дорбанд 336
Доронин И. В. 303, 304
Дресслер 242
Држевецкий В. Ф. 91
Дриженко Ф. К. 142
Дружинин К. А. 86, 87
Дублицкий К. А. 232, 233, 304
Дубровский А. Н. 113
Дудкин Н. П. 276
Дьяконов Н. 273
Дэвис 18

Евгенов Н. И. 70, 204, 211, 231, 277, 286, 317
Евреинов И. 60, 61
Егоров К. 330
Едерин 90
Емельянцев Т. К. 279
Ерастов И. 54, 57
Еремеев К. 243
Еремин 100
Ермолаев М. М. 113, 162, 264, 275, 352
Етерикан 262
Ефремов А. Г. 356, 358

Жданов А. А. 303, 307
Жданко М. Е. 112, 344
Жданко Е. А. 151
Животовский Г. 12
Житков Б. М. 58, 68, 117, 118
Жонголович И. Л. 283, 352, 358
Жохов А. Н. 202, 206
Жуков Н. М. 354, 374
Журавлев С. 211, 215
Жюльетта Жан 108

Загубин В. 16
Задков 275, 342, 391
Зандер И. Л. 181
Запасов Я. 114
Званцев К. И. 233
Зворыкин А. А. 37
Зеберг Ф. Г. 201, 269, 270, 272, 273, 274, 283
Земон Б. 223
Зиновьев, генерал 144
Золотов А. В. 217
Зубков А. И. 115
Зубов А. 64
Зубов Н. Н. 130, 131, 160, 162, 264
Зябловский Е. Ф. 89, 90

Иванов Д. 154
Иванов И. К. 289, 325
Иванов Р. 49
Иванов (штурман) 142
Иванчук М. 191
Ивар с Залива 8
Иверсен 186, 242
Игнатьев И. 55
Иголкин Е. И. 43
Идес И. 49
Илляшевич П. Я. 186
Ильин П. И. 267
Инютин 109
Иовий П. 18
Иоганнесен Г. 50, 194
Иоганнесен Э. 50, 102, 113, 118
Иогансен Я. 170, 172, 346, 350, 352, 362
Исаксен Г. 334
Исаков 50
Исаковы 86, 87
Исаченко Б. Л. 159, 162, 187
Ислямов 182
Истома Г. 11
Итин В. 330
Июдин Н. А. 255

Кабот Дж. 18, 19
Кабот С. 19, 20, 22
Кавальи-Молинелли А. 174, 176
Каганович Л. М. 299, 304, 307
Какот 258
Калиба 246
Калинин М. И. 304, 307, 329
Калиткин И. М. 280
Каллимаха Ф. 16

Кальвиц О. А. 234, 324, 335
Калякин А. 87
Каманин Н. П. 302, 303, 304
Каминский М. Н. 344
Канепа 175, 176
Каньи У. 121, 174, 175, 176, 178, 183, 363
Каразин А. 34, 85
Карандашов С. Г. 164
Карелин Д. Б. 286
Карлсен Э. 32, 102, 209
Катаев И. 57
Катин-Ярцев В. Н. 271
Кверини Ф. 174, 175, 176
Кейльхау 85
Келлет Г. 222, 223, 224
Кенион 392
Керекхет 253
Керкговен ван 33
Кертис 257
Керцелли С. В. 117
Кетлиц Р. 169
Кибалин А. П. 285
Кибер 251
Киллингсворт Д. 21
Кин 38
Кинен 224
Киндяков И. 76, 77
Киреев И. А. 162
Кириллов В. 114
Кириллов И. К. 61, 64, 65
Кириченко 226
Киселев М. 84
Кленк К. 48
Клерк Чарлз 220
Клоков П. 98, 99
Клюге Г. А. 127
Книпович Н. М. 126, 128, 129, 130, 131
Кнудсен 206, 207, 208, 209
Кобелев И. 220, 221
Коган 183
Кожевин 263, 264
Козицин Е. 58
Козлович О. А. 281, 282
Козлов М. П. 164, 325, 328, 374
Козлов П. 57
Козьмин 251, 252, 253
Колесов М. 58
Колесников Г. П. 156
Коломейцев Н. Н. 269, 270
Коллинс 242
Коллинсон 223
Колумб 17
Колыванов С. 14
Коль Дж. 241
Коновалов Е. 248
Коноплев 110
Коморин Г. 84
Конрад А. Э. 182, 185, 187
Конрад Л. 24, 94
Кеппен П. 283
Копытов Н. 127
Корнилов А. 86
Корняев 84
Коротнев А. 90
Косой А. И. 164, 165, 281, 280
Котин И. 116, 117
Котов 275, 342, 391
Котцов 383
Кошелев Е. М. 232, 233, 335
Коцебу О. Е. 193, 221
Крамер Ю. В. 107
Крапивин 98
Красинский Г. Д. 233, 335, 344
Красовский С. К. 112
Крауфорд А. 229, 230
Крашенинников С. П. 50, 67, 97
Крейнор 224
Кренкель Э. Т. 216, 217, 303, 372, 374, 376, 378, 379, 382, 396
Кремер Б. А. 216, 217, 218, 219
Крестинин В. 49, 50, 81, 114, 118
Криш 120
Крехай 253
Крозио 371
Кропоткин П. А. 119, 120, 125, 191, 201
Кроссен Джон 336, 391
Кротов К. 98
Крузе Л. Г. 375
Крузенштерн И. Ф. 19, 65, 142, 221
Крузенштерн П. П. 142, 143, 144
Кугильнин 253
Кузька, мореход 146
Кузик 148
Кузнецов И. 84
Кузяков Г. 246
Куйбышев В. В. 299, 303, 307
Куканов Ф. К. 233, 296, 305, 318, 337, 344
Кук Дж. 220, 221, 249, 254
Кулик Н. А. 115, 165
Куракин И. 43, 44
Курбский С. 15
Курбский Черный Ф. 15
Курочкин К. 42, 43
Кучин А. 108
Кыркалов Ф. 37

Лавров А. М. 158, 204
Лавров Б. В. 313, 330
Ладоничев 202, 206
Лазарев А. 96, 116
Лазарь, монах 9
Лактионов А. Ф. 187, 219, 343
Лалетин Н. 57
Ламартиньер 34, 35, 113, 114
Ламбер Г. 236
Ламон 85
Лаппо С. Д. 72, 245, 279
Лаптев Д. Я. 75, 76, 77
Лаптев Х. П. 71, 72, 73, 74, 75, 78, 194, 199, 207, 208, 281
Ласиниус П. 74, 75
Лахтин В. Л. 232
Лаутербах 239, 244
Лев К. 24
Левашевский С. А. 190, 233, 302, 303, 337, 338, 340, 341, 387, 389, 391, 392, 395
Левченко В. Н. 340
Левченко Л. 391
Легздин Я. П. 140
Лейбниц Г. 60
Леман 101
Лемяков 112
Ленин В. И. 115, 127, 129, 287, 288, 311, 312
Леонгард Ф. Ф. 335, 336
Леонов Л. И. 190, 285
Леонтьев И. 249
Лепехин И. 16, 22
Ле-Руа 85, 93
Лесгафт Э. 165
Лескин А. 69
Лид И. 310
Линдель Я. 337
Линник Г. Н. 110, 180, 181, 182
Лион С. Е. 243
Лисянский 65
Литке Ф. П. 30, 50, 68, 96, 97, 98, 101, 102, 107, 143, 144
Логан 43, 48, 68
Ломен К. 231
Ломоносов М. В. 42, 46, 66, 78, 86, 88, 89, 192, 193
Лонг Т. 224
Лошак 22
Лошкин Алексей 76, 77

Лошкин Савва 50, 98, 102, 107
Лудлов 96
Лужин Ф. 60
Лундборг 369
Луняев 185
Лухт Э. М. 232, 235
Лысов И. 249
Лэйн Г. 21
Лэт Ю. 16
Ляпа С. 14
Ляпидевский А. В. 302, 303, 391
Ляхов И. 262, 263
Ляхов М. 265, 267

Мавей 99
Магеллан Ф. 17, 19
Мазурук И. П. 343, 374, 377, 389, 390, 391, 393
Майков Л. Н. 61
Май Я. 33
Мак 102
Макаров С. О. 90, 132, 133, 134, 135, 141, 158, 176, 287, 325
Мак-Коннель 227
Мак-Милан 365
Максон 36
Малгин Н. 57
Малеин А. И. 18
Малыгин С. Г. 38, 59, 67, 68, 142
Мальмгрен Ф. 257, 259, 366, 367, 368, 369, 370
Ман А. И. 320
Мансен 244
Марвин 363
Мариано 368, 369, 370
Маркам А. 105, 363
Марков А. 58, 261
Мартемьянов Ф. 115
Мартенс Ф. 81
Марш А. 24
Масальский В. 40
Масса И. 34, 43, 46, 1 , 146
Матисен Ф. А. 269, 270, 271, 272, 277
Маттери Дж. 391
Матусевич Н. Н. 113
Матюшкин 249, 251, 252
Мегер П. В. 356
Медведев 68, 73
Мейнвальд 148
Мекинг 386
Мелехов А. П. 318, 320
Мелешко В. П. 164
Мельвилль 237, 239, 240, 243, 244
Менделеев Д. И. 133, 136, 137, 197, 287, 325
Мерк 249
Меркатор Г. 23, 24, 31, 39
Меркулов А. 91, 92, 116, 178, 179, 188, 190, 310, 333
Меррей Дж. 227, 228
Мехлис Л. З. 307
Мехреньгин Н. Г. 216, 217, 218
Мешалкин С. 83
Миддендорф А. 48, 74, 78, 126
Микоян А. И. 140, 307
Миллер Г. 55, 56, 58, 60, 63, 66, 312
Миловзоров П. Г. 232, 315, 316, 319, 320, 327
Милорадович Б. В. 32
Минеев А. И. 232, 233, 234, 235
Минин Ф. 43, 68, 69, 70, 145
Миттельгольцер 336
Михайловский М. Н. 117
Михаленко П. Я. 281
Мишенков В. И. 339
Могилевич Б. Г. 299
Модзалевский В. Л. 313
Моисеев С. 101, 102, 103, 112, 142
Моксон 36
Молотов В. М. 140, 141, 293, 294, 303, 307, 350, 362, 264, 383
Молоков В. С. 252, 262, 264, 267, 268, 311, 371, 375, 389, 391
Молчанов П. А. 1[illegible]
Мен Х. 102, 125, 3[illegible]
Моржов Б. А. 352
Морозов Н. В. 151
Мошков 328
Мошковский Я. Д. 371, 390, 391, 3[illegible]
Музылев И. Н. 257
Мукалов Н. 317
Мультановский Б. П. 3[illegible]
Мунк Л. 79
Мунк Я. 35
Мур 222
Муравьев С. 66, 67
Мурчисян Р. 144
Мусин-Пушкин И. А. 21[illegible]
Муханов Л. Ф. 283
Мушерон Б. 25
Мэкиернен 178
Мясной И. 39

Нагурский 336
Най К. 25, 26
Найт 229, 230
Наместников С. 328, 329
Нансен Ф. 4, 79, 80, 81, 12[illegible], 15[illegible], 159, 165, 168, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 182, 183, 196, 204, 245, 268, 269, 310, 331, 333, 336, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 352, 253, 362, 363, 385, 38[illegible]
Нартов 61
Наседкин М. 57, 216
Невский А. В. 276, 286
Недзвецкий И. М. 356
Неелов И. 37
Неелов А. И. 277
Неклюдов И. 37, 58
Немтинов М. 88, 89
Неплюев Р. 37
Никитинский В. Я. 156
Николаев Н. М. 160, 215, 304, 307, 39[illegible]
Ниндеманн 242, 243, 244
Нильсен 130, 184, 185
Нифатьев К. 53
Нобиле У. 138, 366, 367, 368, 369, 370
Новокомский П. 18
Новосильский 226
Норденшельд А. Э. 19, 20, 48, 5[illegible], 68, 72, 74, 90, 96, 105, 144, 145, 146, 147, 165, 193, 194, 195, 196, 204, 205, 210, 236, 240, 248, 278, 288, 295, 331
Нордквист О. 193, 195
Норос 242, 243
Носилов К. Д. 106
Нумелин 148
Ньюкомб 244

Обручев В. А. 216, 275
Обручев С. В. 233, 235, 256, 315, 31[illegible]
Овцын Д. Л. 59, 68, 69, 142
Оглоблин В. А. (гидрограф) 58, 219, 242
Одермюллер 122, 123
Окладников А. П. 46, 48, 281
Околышников В. О. 84
Олеарий А. 11
Оллер 175
Олонкин Г. 205, 206, 257
Омдаль Е. 364, 366
Онацевич М. 226
Орджоникидзе С. 299, 307, 340
Орлеанский 151
Орлов Г. К. 342, 354, 369, 371
Осборн Ш. 236
Острекин М. Е. 393
Островский Б. Г. 78
Отар 6, 9, 11
Откупщиков А. И. 49

Окочинский П. Г. 117
Очередько П. Ф. 312

Павлов П. А. (гидрограф) 256
Павлов М. (лейт.) 66, 67
Павлов М. А. (геолог) 110, 111, 182
Павлов (капитан) 323
Пайер Ф. 37, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 168, 169, 175, 186, 190, 200, 331, 345
Пайкачевы 114
Паландер А. 194, 196
Палицын А. Ф. 52
Панфилов М. П. 318, 320, 323
Паоло Джовия 18
Папанин И. Д. 141, 189, 328, 371, 377, 378, 379, 380, 382, 383, 396
Парри В. 222, 236, 363
Пахенталь И. 83
Пахтусов П. К. 49, 98, 99, 100, 101, 103, 104, 106, 107, 110, 117, 126
Пенда 51
Пензо 371
Пермяков Я. 261
Персглоу В. 45
Перссон Я. 12, 15
Перчас 16
Перфильев И. А. 117
Петерман А. 31, 126, 236, 248, 264
Петерс 179
Петигакс 175
Петрик (повар) 233
Петр Первый 35, 42, 59, 60, 61, 62, 64, 78, 81, 89, 132
Пешель 103
Пинегин Н. В. 98, 110, 118, 188, 211, 275
Пири Р. 161, 331, 350, 363, 364, 384
Пирсон 106, 117
Пит А. 23, 24, 116
Пифей 4, 5, 6
Планцинус П. 25
Платонов С. Ф. 9
Плениснер 246, 247
Плотников М. 84
Плюснин Н. В. 219
Побежимов Г. Т. 337
Поле Р. П. 117
Полянский А. А. 356
Помелла 368
Понтремоли 367, 368
Попов В. Г. 109
Попов Н. Е. 336
Попов П. 56
Попов (матрос) 93
Попов Ф. А. 55, 56, 57, 60, 61, 70, 222
Попхэм 151
Портер 179
Поспелов (штурман) 96
Поспелов Г. И. 107, 183
Посьет 112
Порцель Л. М. 325
Прокопиос 5
Прончищева М. 70, 71
Прончищев В. 70, 71, 72, 267, 268, 278
Протодьяконов И. 261, 262, 272
Протопопов А. 84
Пудовкин В. 320
Пустошный А. И. 180, 181, 182
Путпэм 244
Пушкин С. 40
Пушков С. 84
Пушкарев А. 249
Пшеницин 264, 265

Рагозин 142
Радзевский В. А. 161
Ракитин М. 117
Расторгуев 270
Ратманов Г. Е. 231
Рахманин Ф. И. 49, 50, 84, 146
Редер 101, 102
Рейнольде 224
Ремезов С. 41, 50, 56
Реннбек 125
Рийп Я. 27, 28, 32, 79
Риллье 178
Рисер-Ларсен Я. 361, 366
Рителянд А. А. 367, 371, 376
Рихтер З. 235
Робинсон 89
Робров И. 52, 53, 57, 261, 264
Рогачев И. 85
Роджерс Дж. 223
Розе Н. В. 111, 112
Розмыслов Ф. 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 106
Ройс 223
Романишвили 51
Романья 368
Роуль К. 36, 125
Ртищев 75
Рубан И. 274
Рудиев Д. 165
Румянцев Н. П. 86, 221, 263
Рупрехт Ф. И. 117
Русанов В. А. 83, 91, 92, 93, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 118, 154, 183, 196, 202, 206
Ручьев 325
Рымцин Ф. А. 320
Рындин 88, 89
Рюйш 16

Саблин И. 42
Савельев А. С. 117
Савин А. 84
Саксон Грамматик 8
Салингер 12, 24
Салищев К. А. 231, 344, 345
Салтыков Ф. С. 59, 61
Сам А. 243
Самойлов В. А. 58
Сандстрем 386
Санников Я. 58, 263, 264, 265, 266, 267
Санников М. 268
Сарычев Г. 249, 250, 251
Сауер 250
Сварог 298
Сватош З. Ф. 108, 109
Свен Вакель 34, 63, 64, 78
Свенсон О. 228, 336
Свердруп О. 138, 154, 155, 202, 203, 246, 248, 251
Свердруп Х. 201, 205, 206, 207, 208, 240, 257, 258, 259, 260, 281
Седов Г. Я. 103, 104, 109, 110, 111, 112, 154, 168, 174, 180, 181, 182, 183, 186, 187, 191, 257, 316, 317, 336
Селиверстов Ю. 57, 261, 270
Селифонтов 68
Семенкович В. Н. 35
Семенов К. А. 108
Семенов Н. Н. 278
Семенов-Тян-Шанский П. П. 134
Сергеев И. С. 198, 199, 310
Сергиевский Д. Д. 90
Сибирцев Н. 330
Сибиряков А. А. 146, 193
Сиднев В. П. 315
Сидоров К. Е. 158
Сидоров М. К. 44, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 193
Скворцов Е. Ф. 255
Скоресби В. 35, 37
Скотт-Гансен С. 336
Скуратов А. 67, 68
Славин С. 330
Слепнев М. Т. 302, 303, 304, 336, 337
Смагин Н. В. 320
Смирнова З. Н. 117
Смирнов Л. П. 279

Смирнов Д. И. 164
Смит Ли 166, 167
Снеллен М. 149
Снобеггер К. 37
Соболевский А. П. 356, 358
Соймонов Ф. И. 61, 64, 246
Солнцев Н. А. 117, 118
Соколов А. В. 73, 74, 76, 78, 93, 2[illegible]
Соколов В. И. 276, 278, 286
Соловьев М. М. 118
Сомов М. М. 329
Сорокин М. Я. 322, 555
Сорокоумов С. 57
Соуль 224
Спасский [illegible]. 5. 37
Спафарий Н. 88
Спижарский Т. Н. 190
Спирин И. Т. 374, 389, 390, 396
Ставницер М. 93
Стадлинг 268
Стадухин В. 246
Стадухин М. 52, 54, 55, 57, 246
Стадухин Т. 56
Сталин И. В. 140, 141, 288, 293, 299, 303, 304, 307, 308, 322, 329, 338, 339, 340, 354, 359, 361, 362, 373, 383, 384, 387, 388, 395, 396
Старов 328
Старокадомский Л. М. 199, 200, 201, 202, 210, 272
Старостин А. 84, 86
Старостин И. 86
Стеккен 175
Стеллер Г. 66
Степанов А. 84
Степанов В. Н. 275
Стерлегов Д. 43, 68, 69, 70
Стефансон В. 226, 227, 228, 229, 275, 3[illegible]
Стеффен 117
Страленберг Ф. 35, 61
Страубе Г. 233, 343
Стрельцов А. Т. 219
Стрижев П. И. 272
Стриндберг 331, 332, 333
Столица Е. И. 133
Строгоновы 24, 39, 114
Стубендорф 33[illegible]
Студитский Ф. 145, 146, 165
Стукачев М. 81
Стуксберг А. 193
Ступницов 37
Стюарт 84
Стюарт (английский летчик) 391
Сыроватский Л. 263
Сыроватский С. 263
Сыроквашня 275, 342
Сукин В. 39
Сулаков [illegible]. Ф. 261
Суслов И. М. 317
Сухоцкий В. Н. 112
Сэбин 90
Сэмуртсон С. 258, 328

Танг-Синг 244
Теннессен 206, 208
Терлецкий П. Е. 329
Тессем 206, 207, 208, 209
Тетгалес Б. 25, 26
Тиандер К. 8
Титлов М. А. 326, 328, 329, 342
Титов А. 13
Тихонов А. 84
Тихонов Н. 87
Транзе 345
Тобисен С. [illegible]. 103, 104
Токарев С. Д. 356
Токмачев 73
Толмачев А. И. 72, 117, 118
Толмачев Н. П. 234, 235, 278, 279, 286, 316, 317
Толль Э. В. 133, 136, 150, 196, 199, 200, 201, 205, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 278, 283, 286
Торер Собака 7
Торкиль 8
Торн Р. 19
Торуп 154
Точилов 93
Травин Салтык Иван 15
Траурнихт Д. А. 261
Траян П. А. 317
Тревор-Бетти Ю. 117
Третьяков Н. Н. 19
Третьяков Д. 248
Тржемесский И. 154, 155
Трифонов 253
Трофимов Д. Г. 356
Трояни 368
Тыртов П. 132
Тысана Хавлай 115
Тягин Е. А. 113, 114
Тягунин А. М. 217

Угольнов А. С. 217
Уилкинс Г. 227, 336, 361, 391, 392, 393
Уитлей 89
Улеб 14
Уль Г. Ф. 159
Ульянов Н. Н. 383
Уодлей Г. 244
Уорслей 186
Урбино Мавро 16
Урванцев Н. Н. 211, 219
Усачев И. С. 217
Успенский А. 259
Устимович П. М. 286
Устин 106
Ушаков Г. А. 160, 188, 211, 212, 213, 214, 215, 232, 234, 289, 302, 325
Ушастый П. 15
Уэлле 229, 231
Уэльман В. 172, 173, 174, 176, 336
Уэринг 225

Фаддеев 263
Факидов 297
Федоров Е. К. 164, 165, 189, 376, 379, 380, 382, 383, 385
Федоров И. 62
Федосов А. 117
Федотов В. Ф. 320, 321
Фейльден 106, 117, 177
Фельман Р. К. 137
Фенойлье 175
Фиала А. 167, 177, 178, 179
Фигурин А. Е. 266, 267
Филатов Е. 52
Филиппов А. М. 16, 79, 364
Филиппов Е. 101
Фильков Н. П. 260
Финч Р. 116
Фиппс Дж. 302
Фирсов Н. Н. 50
Фишер И. 66, 169
Фламинг В. 35, 36
Флоус 34
Фохт 264
Фоминых 370
Фонарев Г. П. 320
Форстер И. 190
Франклин Дж. 192, 222, 223
Фрейхен П. 385
Френкель 331, 333
Фробишер 18
Фролов 87
Фурсов 328

Харальд Серый Плащ 7
Харбер Г. В. 243
Харитонов А. 82, 85, 93
Харитонович Б. Г. 217, 219
Харитонович Роальд 217
Харрис Р. 366
Харузин Н. 12, 16
Хасселер П. 32
Хвойнов 262
Хейглин 105
Хейс 236
Хенсон М. 363
Хент 225
Хефер 105
Химков А. 86
Химков И. 86
Хмызников П. 307
Ховгард А. 150, 193
Ходов В. В. 211
Холмес К. 36
Хольтедаль О. 111
Хорн Г. 135, 187, 332, 333
Хохлин 159
Хрипунов Д. 39, 40
Хромцов Н. И. 282, 355
Хупер 224

Цанинович 122
Цейтлин А. 130
Цибуленко 148
Циволька А. К. 99, 100, 101, 102, 103, 104, 107, 112, 126
Циглер 176, 177, 178, 179
Ционглинский О. Ф. 271

Чагин 345
Чанслер Р. 13, 19, 20, 21, 22
Чаплин П. 61, 62
Чапский К. К. 190
Чекановский А. Л. 278
Чекин Н. 70, 71, 72, 73, 74
Чельман Ф. 193
Челюскин С. 48, 70, 71, 72, 73, 74
Черевичный И. И. 219, 325, 326, 342, 383, 392, 393, 394, 395
Черниговский Н. Т. 393, 396
Чернышев Ф. Н. 90, 105, 107, 113
Черри Ф. 22, 27
Чертков Д. Т. 188
Чечиони 368
Чипп Ч. 237, 240, 243
Чиракин Я. Я. 94, 95, 106
Чириков А. 61, 62, 66
Чернявский Ю. 356
Чихачев Н. М. 134
Чихачев И. (геодезист) 60
Чичагов В. Я. 88, 89, 192
Чкалов В. П. 339, 340, 341, 344, 379, 387, 388, 391, 395, 396
Чукчин А. С. 109
Чулков Н. 41, 118
Чупов В. 100
Чухновский Б. Г. 138, 211, 324, 325, 369, 379, 390, 392
Чюрка Ф. 57
Чэф С. 227

Шалауров Н. 224, 248, 249, 267
Шар-Баронов 156
Шарыпов Н. С. 356
Шахновский С. И. 52
Шаховской М. 39, 40
Шваненберг Д. И. 147, 148
Шевелев М. П. 140, 332, 343, 377, 389, 391
Шевлягин В. П. 280
Шеклтон 227
Шекуров Д. П. 328, 331
Шелагин 369
Шенкурский В. 14
Шерард Осборн 236
Шестаков Аф. 62, 63
Шестаков И. 142
Шидловский А. Ф. 93
Шилейко 268
Шиллинг 119
Ширшов П. П. 307, 374, 378, 380, 383, 385, 387,
Шишмарев Г. С. 222
Шмидт О. Ю. 157, 186, 284, 289, 294, 296, 298, 303, 304, 307, 374, 375, 376, 377
Шмидт (радиолюбитель) 368
Шнейдеров 307
Шокальский Ю. М. 142, 143
Шорин В. 57
Шпаковский 185
Шпанберг М. 61, 62
Шпилькин В. 37
Шренк А. 49
Штепенко А. П. 341, 342
Штукенберг И. Ф. 117
Шульга И. А. 117
Шульц 90
Шурухин П. Д. 276

Щеня Д. 11
Щербинин 75, 76, 77

Эдвард 21
Эйгнер А. Г. 244, 277
Эйелсон Б. 336, 337
Эйрик викинг 7
Эйрик Кровавая Секира 7
Эккенер Г. 372
Экман В. 348
Экстам 106
Элиассен П. 333
Элсворт Л. 364
Эльсон 222
Эриксен 242

Юмашев А. Б. 390, 391
Юнг Аллен 151
Юргенс Ю. Д. 277
Юрьев Е. 53
Юшков 38

Яковлев М. 14
Якобсен 209
Янченко С. А. 112
Ярило Д. 57
Ятыргин Н. 253

СУДА МОРСКИЕ И ВОЗДУШНЫЕ

«Аврал» 156
«Агнесса» 155
«Академик Шокальский» 162, 285, 332
«А. Ковалевский» 127, 128
«Александр Невский» 137, 138
«Альбатрос» 156
«Америка» 177, 178
«Анадырь» 317, 318, 320, 322
«Андреев» 321
«Андрей Первозванный» 84, 126
«Андромеда» 183
«Аскольд» 332

«Бабаев» 89
«Байкал» 306, 314
«Бакан» 90, 112
«Беломорканал» 224, 283, 284, 311, 316, 321
«Белуха» 148, 158, 159, 312
«Бетти» 90
«Благонамеренный» 221, 222
«Блоссом» 222
«Бой» 132

«Вайгач» 78, 155, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 226, 228, 234, 255, 256, 274, 275, 277, 280, 281, 287, 316
«Ванцетти» 314, 320, 321, 323
«Варна» 148, 149, 150
«Вега» 48, 163, 193, 194, 195, 196, 197, 236, 257, 269, 292, 293
«Вест» 285
«Виктория» 235
«Вихрь» 256
«Владивосток» 332
«Волга» 316
«Володарский» 158, 304, 306, 313, 314, 318, 320, 323
«Всадник» 226
«Второй» 67
«В-6» 339
«В-33» 335, 336

«Гамильтон» 336
«Генерал адмирал Апраксин» 133
«Геркулес» 91, 108, 109, 196
«Герта» 110, 182, 183
«Герцен» 188
«Граф Цеппелин» 172, 187, 372, 373
«Григорий Богослов» 86, 87
«Грумант» 91, 111
«Гыдаяма» 158, 159

«Дальневосточник» 234
«Десна» 320
«Диана» 145
«Диксон» 285, 312, 322
«Димфна» 149, 150
«Дмитрий Солунский» 107
«Днепрострой» 343
«Дорнье-Валь» 326, 327, 364, 365

«Енисей» 98
«Ермак» (ледокол) 90, 107, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 141, 143, 160, 163, 164, 189, 205, 304, 306, 314, 320, 321, 322, 355, 356, 358, 360, 383, 384, 385, 386
«Ермак» (шхуна) 142, 143

«Жак Кортье» 91, 107
«Жаннетта» 176, 224, 225, 226, 236, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 245, 257, 258, 259, 282, 347, 353

«Зарница» 130, 186
«Заря» 164, 196, 203, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 277, 278
«Зверобой» 312

«Ибис» 147
«Ильмень» 285, 314, 322
«Илья Муромец» 137
«Иосиф Сталин» 140, 141, 323, 356, 361, 362
«Иркутск» 74, 75
«Искра» 318, 320, 321
«Италия» 133, 138, 139, 161, 186, 211, 367, 368, 369, 371

«Йоа» 42

«Казаков» 99
«Казахстан» 318
«Камчадал» 285, 321, 322
«Канада» 137, 138, 304
«Капитан Воронин» 320
«Капитан Поспелов» 320
«Карлук» 201, 226, 227, 228, 229
«Кетти» 96
«Кингисепп» 318, 321, 323
«Козьма Минин» 137
«Колыма» 315, 317, 335
«Комсеверпуть 1» 324, 325
«Комсеверпуть 2» 324
«Комсеверпуть 3» 324, 325
«Консолидейтед» 391
«Красин» 92, 97, 133, 137, 138, 139, 140, 141, 158, 186, 233, 234, 255, 259, 284, 285, 294, 299, 304, 313, 318, 320, 321, 322, 324, 369, 370, 389, 391
«Красноармеец» 234
«Красный Октябрь» 229, 230, 231
«Красный партизан» 317, 318
«Крестьянин» 318, 320, 322
«Крестьянка» 318
«Кротов» 99, 101
«Кубань» 332
«Кузнецкстрой» 284, 321
«Куйбышев» 315

«Лазарь Каганович» 140, 320
«Лапоминк» 88, 89
«Латам» 371
«Лебедь» 25, 26
«Лена» 193, 194, 195, 290, 291, 294, 306
«Ленин» (ледокол) 92, 137, 140, 158, 283, 284, 285, 319, 320, 321, 322, 324, 326
«Ленинградсовет» 320
«Литке» 93, 137, 138, 232, 257, 287, 291, 296, 297, 304, 305, 306, 307, 313, 314, 317, 320, 321, 322, 336, 356
«Лозовский» 335
«Локхид Электра» 391
«Ломоносов» 154, 187
«Луиза» 148, 150

«Макаров» 137
«Малыгин» 92, 93, 138, 139, 155, 160, 162, 187, 188, 234, 235, 276, 284, 286, 321, 322, 342, 352, 354, 355, 356, 370
«Мария» 91
«Меркурий» 25, 26
«Метнер» 156
«Мечта» 106
«Микоян» 140, 317, 318
«Микула Селянинович» 137
«Минин» 138, 140, 156
«Мироныч» 93, 312
«Михаил Архангел» 84
«Мод» 204, 205, 206, 207, 208, 209, 245, 257, 258, 259, 281, 366, 371
«Молоков» 322
«Молотов» 140, 314, 321
«Моссовет» 276, 321, 322
«Мурман» 383, 384, 386
«Мурманец» 163, 164, 280, 361, 383, 384, 385, 386

«Надежда» 65
«Надежда Доброго Согласия» 84
«Надежный» 229
«Нажим» 235
«Нанук» 319, 336
«Наталия» 88
«Наутилус» 243
«Нева» 65
«Ненец» 316
«Нерпа» 156, 158, 159, 163, 172
«Николай» 125
«Николай Книпович» 128, 130, 172
«Новая Земля» 96, 98, 101
«Норге» («Норвегия») 365, 366, 368
«Норд» 45, 47, 164, 281

«Ныдоямо» 156
«НТ-4» 296

«Обь» 66
«Оби Почтальон» 69
«Океан» 321
«Орел» 331, 332, 333
«Ориоль» 257
«Ост» 259, 260, 276, 285, 286, 323
«Открытие» 193, 222
«Охотск» 234, 259, 321

«Пайлот» 132
«Паллас» 250
«Пандора» 236
«Панов» 89
«Папанин» 157, 163, 164
«Партизан» 291
«Партизан Щетинкин» 306, 314
«Пахтусов» 112, 158
«Первая Пятилетка» 158, 313
«Первый» 67
«Персей» 92, 128, 129, 155, 186
«Петропавловск» 137
«Печора» 336
«Пионер» 256, 279, 280, 319, 320
«Пожарский» 137
«Полярная звезда» 108, 275, 315, 319
«Полярник» 164, 312
«Правда» 158, 304, 305, 313, 314, 315, 318, 322
«Превен» 145
«Пролетарий» 188, 189, 322
«Протей» 244
«Проф. Житков» 312
«Профессор Визе» 157, 162, 163, 164, 285
«Пчела» 96
«Псков» 332
«П-2» 337
«П-5» 391
«ПС-25» 338, 340, 341

«Рабочий» 285, 318, 320, 322
«Революционер» 93, 318, 319, 321
«Роджерс» 226, 244
«Рошаль» 188, 189, 322
«Рузвельт» 161, 363
«Русанов» 148, 158, 160, 188, 189, 215, 295, 313, 318, 320, 321, 324, 374
«Руслан» 92, 93
«Рюрик» 193, 221

«Савойя» 233, 335
«Садко» 35, 133, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 188, 216, 217, 219, 239, 259, 275, 276, 282, 283, 284, 321, 322, 342, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 360, 362, 364
«Сакко» 314
«Самоед» 112
«Свердловск» 318
«Светлана» 84
«Святая Анна» 151, 152, 153, 154, 157, 183, 186, 196, 226, 245
«Святой Андрей Стратилат» 84
«Святой Антоний» 84
«Святой Архангел Михаил» 88
«Святой Гавриил» 62, 63
«Святой Дионисий» 88
«Святой Дмитрий царевич» 84
«Святой Елисей» 101
«Святой Иоанн Креститель» 84, 88
«Святой Николай» 84, 88
«Святой Павел» 66
«Святой Петр» 63, 66
«Святой Федор» 84
«Святой Фока» 109, 110, 111, 153, 179, 180, 182, 186
«Святогор» 97, 137, 138
«Север» 155, 317, 318, 319, 321
«Северный полюс» 332
«Седов» 35, 130, 141, 148, 156, 157, 158, 159, 161, 163, 164, 186, 187, 211, 212, 215, 216, 245, 259, 276, 282, 284, 286, 289, 294, 295, 321, 322, 342, 345, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 393
«Сибиряков» 34, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 215, 216, 217, 257, 278, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 305, 306, 313, 315, 316, 322, 326, 329, 346, 395
«СССР Н-2» 325, 337, 391
«СССР Н-3» 325
«СССР Н-4» 233, 344
«СССР Н-6» 374
«СССР Н-7» 374
«СССР Н-8» 233, 337
«СССР Н-115» 341
«СССР Н-120» 341
«СССР Н-127» 373
«СССР Н-128» 373, 375
«СССР Н-166» 374
«СССР Н-169» 361, 371, 390, 393, 394, 395
«СССР Н-170» 354, 374, 376, 391
«СССР Н-171» 354, 360, 374
«СССР Н-172» 354, 374, 377
«СССР Н-207» 342, 391
«СССР Н-208» 340
«СССР Н-209» 389
«СССР Н-212» 390, 391
«СССР Н-240» 342
«СССР Н-275» 324, 325
«СССР Н-368» 328, 329
«Слава России» 250
«Слон» 88
«Смоленск» 306, 316
«Смольный» 285, 320, 322
«Совет» 233
«Советский Север» 335
«Соловей Будимирович» 138, 287, 304
«Соловецкий чудотворец» 84
«Ставрополь» 208, 232, 317, 337, 336
«Сталинград» 320, 321
«Сталинец» 108, 109, 158, 159
«Сучан» 317, 318
«Сынок» 277

«Таймыр» 78, 112, 155, 158, 159, 188, 197, 198, 199, 200 201, 202, 203, 204, 206, 215, 226, 228, 255, 256, 274, 275, 280, 281, 283, 287, 316, 324, 383, 384
«Тегеттгоф» 103, 119, 120, 123, 166, 331, 349
«Темза» 145
«Темп» 276, 277, 285, 286, 319
«Тиксинец» 316
«Тобол» 68
«Товарищ Сталин» 158, 285, 304, 306, 313, 322
«Торос» 109, 164
«Третий Интернационал» 138, 304

«У-2» 190, 374
«Узбекистан» 93
«Урицкий» 317, 318, 320, 322
«Уссуриец» 293
«Утренняя Заря» 49, 147, 148

«Фарман» 324, 336
«Фоккер» 365
«Фортуна» 62
«Фрам» 150, 162, 169, 173, 176, 196, 197, 203, 204, 245, 259, 268, 274, 290, 342, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 356, 357, 358, 360, 371, 373, 382, 385, 386, 393, 395
«Ферчайльд» 337, 391

«Хабаровск» 317
«Харитон Лаптев» 279, 280
«Хеймен» 209
«Хронометр» 277, 283, 320

«Циркуль» 158, 346

«Челюскин» 148, 158, 233, 235, 255, 257, 287, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 302, 304, 305, 313, 320, 337
«Читта-ди-Милано» 138, 368
«Чичагов» 89
«Чукотка» 233

«Шарлотта» 111
«Шпицберген» 101
«Ш-2» 190, 295, 296, 303, 305, 306, 383

«Эклипс» 148, 154, 155, 187, 202, 203, 208, 209, 346
«Экспедицион» 66
«Эльдинг» 111
«Эмбрио» 142, 143
«Эстафета» 320

«Юкагир» 323
«Юнкерс» 335
«Юнкерс-гигант» 346
«Ю-13» 138, 370
«Ю-20» 324

«Якут» 291
«Якутия» 282, 286
«Якутск» 70, 71
«Ясашна» 250

„America" 135
„Alert" 363
„Alliance" 244
„Anna" 135
„Ann and Elisabeth" 37

„Bear" 228
„Belgica" 151
„Bellaventure" 288
„Bellinda" 319
„Belvedere" 319
„Betsy" 37
„Blaafjeld" 186
„Blencathra" 151
„Bona Confidentia" 20
„Bona Esperanza" 20
„Bratvaag" 130, 332, 333

„Campbeltown" 37
„Capella" 135, 173, 174, 176
„Correct" 310
„Corwin" 224, 225, 228, 244

„Discovery" 220
„Dominus Vobiscum" 19
„Donaldson" 229, 230
„Dorothea" 192

„Eagle" 319
„Earl Grey" 304
„Edward Bonaventure" 20, 21
„Effie M. Morissey" 232
„Eira" 166
„Elisif" 319
„Enterprise" 223
„Express" 193, 194

„Fraser" 193, 194
„Freelove" 37
„Fridtjor" 135, 172

„George" 23
„Germania" 105

„Gjöa" 126
„Grönland" 135
„Gustav Holm" 386

„Harald Harfager" 269
„Herald" 222, 223
„Herman" 227, 228, 229, 231

„Isbjörn" 105, 335
„Island" 186

„King and Wing" 228
„Kittiwake" 329

„Mary and Helen" 225
„Massachusetts" 225
„Mt. Wollaston" 224

„Nile" 224
„Newport" 151
„Nordland" 148
„N-24" 364, 365
„N-25" 364, 365, 395
„N-1" 365
„N0-25" 388, 390

„Pandora" 151
„Plover" 222, 223, 254
„Polar Bear" 275, 319
„Polaris" 236, 242
„Prince Frederick" 37
„Prosper" 317
„Prosperous" 34
„Pröven" 105, 146
„Providence" 37

„Quest" 187

„Reading" 37
„Reindeer" 224
„Resolution" 220
„Resolution of Whitby" 37
„Ringsael" 93
„Rising Sun" 37
„Rodgers" 225, 226

„Searchthrift" 22, 116
„Severn" 151
„Speedwell" 34
„Stella Polare" 174, 177, 187
„St. George" 224
„Silfer Wafe" 229

„Teddy Bear" 229
„Terra Nova" 179
„The Amitie" 116
„Themse" 146
„Thistle" 37
„Trent" 192

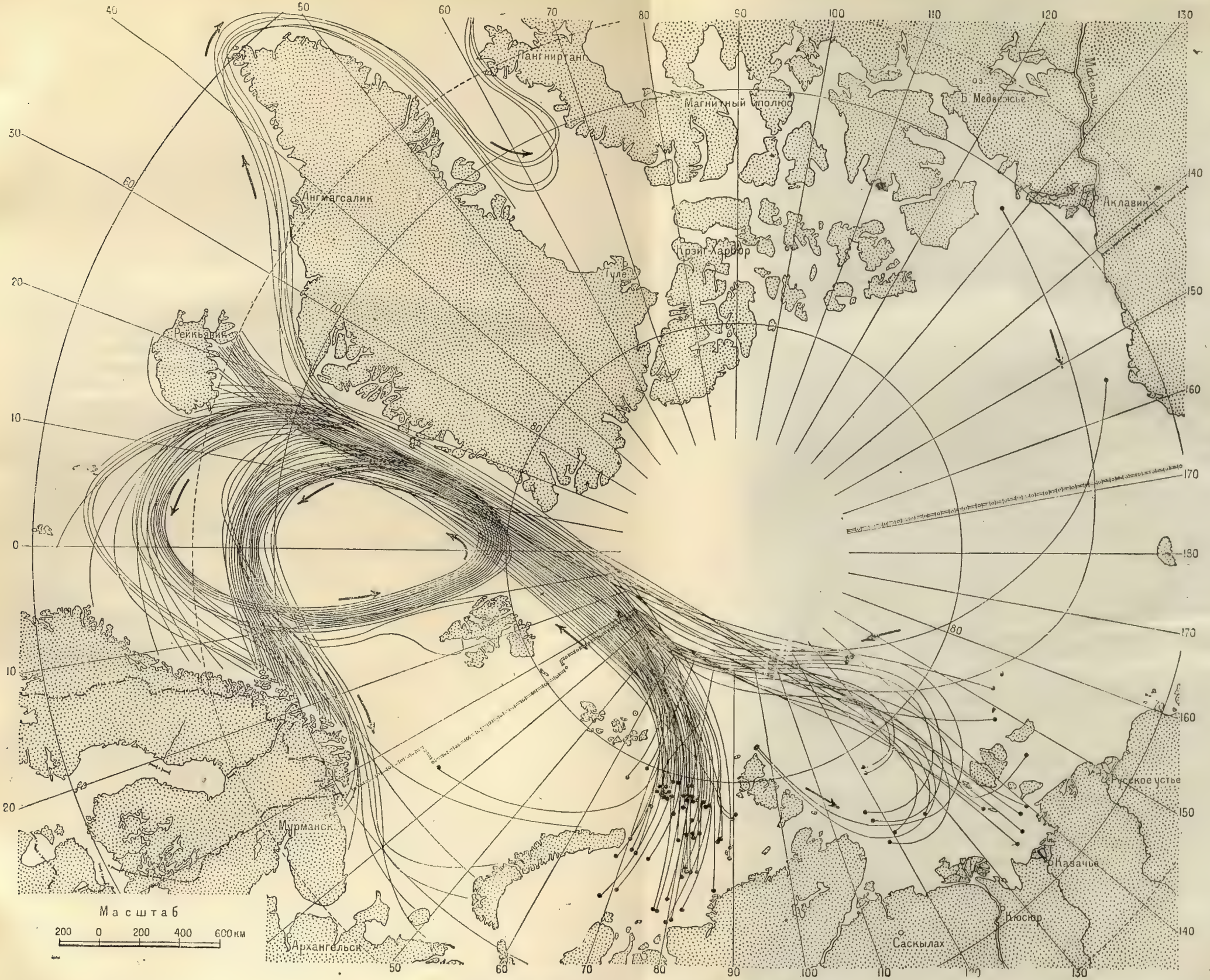
„Unicorn" 37

„Veslekary" 209
„Vincennes" 223, 237
„Vöringen" 126

„Whale" 37
„Willem Barents" 126, 166
„William 23"
„Windward" 167, 168, 169, 172

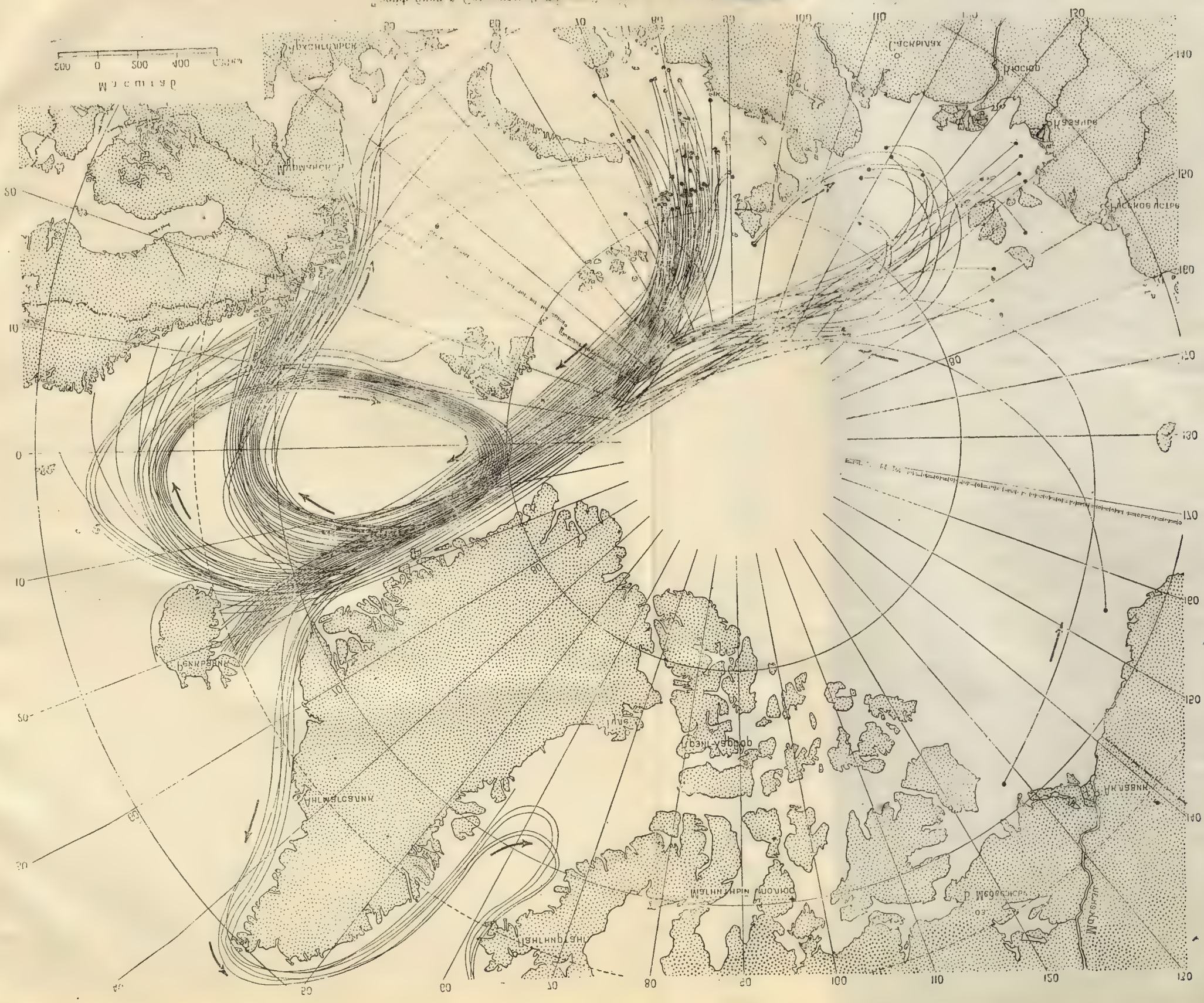
„Ymer" 105, 146

Схема кругополярной области



Дрейф буев в Северном Ледовитом океане и в морях [redacted] Арктики

Циклон волн в Северном Ледовитом океане и в полях Северной Америки



СОДЕРЖАНИЕ

От Издательства 3
Древнейшие времена 4
Первые русские на Крайнем Севере 9
Иностранные экспедиции XVI-XVII вв. в Баренцовом море 17
Полярные плавания русских в XVI-XVII столетиях 39
Великая Северная экспедиция 59
Русские на Шпицбергене 79
Исследования Новой Земли, Вайгача и Колгуева 94
Открытие Земли Франца-Иосифа 119
Баренцово море 126
Ледоколы в Арктике 132
Карское море 142
Исследования Земли Франца-Иосифа 166
Первые сквозные плавания Северо восточным проходом. Открытие Северной Земли 192
Исследования Северной Земли 214
Чукотское море и остров Врангеля 220
Экспедиция Де Лонга 236
Восточно-Сибирское море 246
Новосибирские острова и море Лаптевых 261
Экспедиции на „Сибирякове“, „Челюскине“ и „Литке“ 287
Освоение Северного морского пути 308
Исследование Арктики с воздуха 331
Дрейфы „Фрама“ и „Седова“ 345
Завоевание Северного полюса 363
Указатель. 397

В приложении:

Схема кругополярной области

Дрейфы буев в Северном Ледовитом океане и в морях Советской Арктики.

РЕДАКТОР М. Б. ЧЕРНЕНКО

МАКЕТ и ХУДОЖЕСТВЕННАЯ РЕДАКЦИЯ Е. М. ГУРКОВОЙ

РЕДАКТОР КАРТ А. А. УЛЬЯНОВ

ПЕРЕПЛЕТ и ТИТУЛ ХУДОЖНИКА Б. В. ШВАРЦА

ЗАСТАВКИ ХУДОЖНИКОВ
Н. И. ЛАПШИНА и С. М. ПИВОВАРОВА

32877

Подписано к печати 28/VIII-48 г. А 08077. Объем 52 п. л. и 2 вклейки. Уч.-изд. 55,87 л. В 1 п. л. 41054 зн. Тираж 15 000 экз. (1 завод). Формат 82×112¹/₁₆ д. л. Цена 18 руб. Заказ 66.

Отпечатано в Типографии Изд-ва Главсевморпути. Москва.

ОПЕЧАТКА

В части тиража книги *на стр. 92*, строки 8—10 снизу, напечатано: «Добыча угля на советских рудниках за 18 лет (с 1932 по 1940 год) выросла с 26 тысяч тонн до 400 тонн...»

Следует читать: «Добыча угля на советских рудниках за 8 лет (с 1932 по 1940 год) выросла с 26 тысяч тонн до 400 тысяч тонн...»

РЕДАКТОР М. Б. ЧЕРНЕНКО

МАКЕТ и ХУДОЖЕСТВЕННАЯ РЕДАКЦИЯ Е. М. ГУРКОВОЙ

РЕДАКТОР КАРТ А. А. УЛЬЯНОВ

ПЕРЕПЛЕТ и ТИТУЛ ХУДОЖНИКА Б. В. ШВАРЦА

ЗАСТАВКИ ХУДОЖНИКОВ
Н. И. ЛАПШИНА и С. М. ПИВОВАРОВА

32877

Подписано к печати 28/VIII-48 г. А 08077. Объем 52 п. л. и 2 вклейки. Уч.-изд. 55,87 л. В 1 п. л. 41054 зн. Тираж 15 000 экз. (1 завод). Формат 82×112¹/₁₆ д. л. Цена 18 руб. Заказ 66.

Отпечатано в Типографии Изд-ва Главсевморпути. Москва.

16–

w 53.

4. 18 p.